inkl. DVD
Jetzt 108 Seiten Umfang!

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 9
September 2017
66. Jahrgang

Deutschland 5,50 €
Österreich 6,40 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 6,50 €
NL 6,50 €
Dänemark 62,00 DKK



B13411

MEB-Testreport:
- *V90 von ESU*
- *03.10 von Minitrix*
- *82 von Piko*

Werkstatt:
- *Portalkran von Busch*
- *Speisewagen-Veredelung*

Spektakuläre Münchener Nebenstrecke

125 Jahre Isartalbahn

Beschleunigung des Güterverkehrs

Bund entwickelt Masterplan

inkl. DVD
Gesamtlaufzeit: über 2 Stunden



Zuverlässig, robust und erfolgreich

Der Holzroller



14 Echte Elektroroller

Die Lokomotiven der Baureihen E 11 und E 42 waren die ersten neuen Elektroloks der DR. Sie ermöglichten den Ausbau des elektrifizierten DDR-Schienennetzes.



Titel: H0-Lok von Brawa
Fotos: Paul Langrock/abp



FOTO: ALFRED LUFT

46 „München–Bichl und retour...“

Auf den Spuren der legendären Isartalbahn von München ins bayerische Oberland.



68 Ohne Fleiß keine Speis’

Eine feines Menü kredenzt Jörg Chocholaty bei der Aufwertung eines Modell-Speisewagens.



84 Steife Brise, schöne Züge

Eine mit viel Sachkenntnis gestaltete Anlage verspricht friesisch herbe Bahnerlebnisse.



FOTOS (2): AXEL WITZKE

18 Monate vor dem geplanten Einsatz ab Ende 2018 (RE 11 Kassel – Düsseldorf) liegt man beim RRX voll im Zeitplan. Zug 462 001 wurde als erstes von sieben „Vorserienfahrzeugen" von Siemens auf der Teststrecke des unternehmenseigenen Prüf- und Validationscenters (PCW) vorgeführt.

RHEIN-RUHR-EXPRESS (RRX)

Roll-out des RRX

☐ Mit einem Festakt hat Siemens am 12. Juli 2017 in Wegberg-Wildenrath die ersten RRX-Züge präsentiert. Martin Husmann, Vorstand des größten deutschen Verkehrsverbundes VRR, betonte, dass seit den ersten grundsätzlichen Entscheidungen zur Konzeption und Vergabesituation der RRX-Flotte erst sechs Jahre vergangen seien. Siemens wurde im März 2015 von den Zweckverbänden Nahverkehr Rheinland (NVR), Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord), dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) mit der Lieferung von 82 Elektrotriebzügen vom Typ Desiro HC und der Wartung für einen Zeitraum von 32 Jahren beauftragt. Der Auftrag hat ein Gesamtvolumen von über 1,7 Milliarden Euro. Siemens hat die RRX-Flotte, basierend auf der erfolgreichen Desiro-Plattform, neu entwickelt. Das Fahrzeugkonzept kombiniert hochwertige Ausstattung mit modernster Technik. Jede Zugeinheit besteht aus vier Wagen, von denen der erste und der letzte als End- und Steuerwagen jeweils mit nur einem Deck und die beiden mittleren als Doppelstockwagen ausgeführt sind. Insgesamt stehen 400 Sitzplätze zur Verfügung. Die Züge sind in den Farben Weiß, Grau, Schwarz und Orange gehalten. Das Design des RRX setzt sich im Innenraum fort. Der RRX bietet seinen Fahrgästen WLAN-Zugang und Steckdosen im gesamten Zug, Klapptische und Leseleuchten in der ersten Klasse sowie modernste Informationssysteme und eine energieeffiziente Antriebsanlage und Klimatisierung.



Mit einer Spitzengeschwindigkeit von 160 km/h und Fahrerassistenzsystemen für vorausschauendes Bremsen und Beschleunigen sorgt der RRX auch auf hochbelasteten Strecken für optimalen Verkehrsfluss.



FOTO: STEFAN KLEIN

■ Der bekannte Sonderzugveranstalter „Euro-Express" übernahm vor einiger Zeit die Lok 110 169. Diese wurde bisher für Bahndienst-Leistungen und Messzüge des FTZ der DB AG eingesetzt. Nach der Umlackierung in Anlehnung an die früheren TEE-Farben kommt sie nun im Sonderzug-Dienst zum Einsatz. Kurz nach der Umlackierung erfolgte am 14. Juli 2017 der erste Plandienst mit einem Sonderzug zum „Schlagermove" in Hamburg. Die Aufnahme entstand in Münster-Hiltrup vor dem Werksgelände der BASF (Produzent der Glasurit-Farben).


FOTO: REIN KORTHOF

Zwei Veteraninnen der 1880er-Jahre im Doppelpack: Die gerade wieder in Dienst gestellte NS-6513 (Baujahr 1887) zieht zur Freude aller Anwesenden die sechs Jahre ältere RSTM-2 aus ihrer hölzernen Geschenkverpackung.

MUSEUMSTOOMTRAM HOORN – MEDEMBLIK

Doppelte Freude in Hoorn

☐ Der 1. Juli 2017 war ein ereignisreicher Tag für die niederländische Museumstoomtram Hoorn – Medemblik. Morgens fand nach mehr als zehn Jahren Restaurationsarbeit die feierliche Indienststellung der im Jahr 1887 erbauten Dampflok NS-6513 statt und am Nachmittag wurde die Dampftramlok RSTM-2 aus dem Utrechter Spoorwegmuseum der Museumsbahn als Dauerleihgabe übergeben. Die 1881 von Merryweather and Sons in London erbaute Lok befand sich in einer entsprechend großen Geschenkverpackung, aus der sie von NS-6513 ins Freie gezogen wurde. Das Spoorwegmuseum trennte sich von der bereits 1932 ausgemusterten Tram-Veteranin, weil man sich in Utrecht nur noch auf Exponate aus dem Staatsbahn-Bereich konzentrieren möchte.


FOTO: MARCUS HENSCHEL

■ *Um die Fahrzeugflotte der Regiobahn zu verstärken, weilen derzeit zwei VT2E der Bayernbahn, die einstmals bei der AKE im Einsatz waren, in Mettmann. Die Fahrzeuge kamen kurz zuvor noch als „Tour de France“-Verstärker zum Einsatz. Demnächst steht Ersatzverkehr während der Sperrung des Wuppertaler Hauptbahnhofs in den Sommerferien in NRW an. Dann verkehrt der Zug zwischen Mettmann und Düsseldorf ohne Unterwegshalte.*

SACHEN GIBT‘S...


Stefan Alkofer

Letzten Samstag feierte meine große Tochter mit Freundinnen ihren Geburtstag. Es war ein wunderschöner Sommertag, der Tisch im Freien war gedeckt, eine Torte stand in der Mitte. Die Mädchen hatten Spaß. Irgendwann beobachtete ich eine der jungen Damen, als sie sich den Inhalt einer kleinen Metallflasche ins Gesicht sprühte. Auf Nachfrage erfuhr ich, dass es sich um Wasser handelte.

Die einschlägigen Drogerieketten verkaufen für etwa 1,5 Euro 150 Milliliter H_2O, das mit Stickstoff (das Ozonloch dankt!) als Treibgas für sommerliche Erfrischung sorgt. Als ich eben bei meinen Stadtwerken online nachsah, las ich, dass der Kubikmeter Wasser hier rund 60 Cent kostet. Der Flascheninhalt hat einen Wert von etwa 0,00009 Euro. Ein sagenhaftes Geschäftsmodell. Warum komme ich nicht auf solch grandiose Ideen?

Da sind wir Modellbahner ja am Ende doch gar nicht so verrückt, wenn wir uns ein kleines H0-Auto für 20 Euro, einen schönen Baum für denselben Preis oder zehn Bierkisten im Maßstab 1:160 für 15 Euro leisten – und einmal im Jahr das Portemonnaie ganz weit öffnen, um uns eine Lokomotive zu gönnen, die dampft, pfeift und blinkt.

Der Inhalt der Sprühflasche war bald leer und ich machte mit der Geburtstagsgesellschaft einen Ausflug zum benachbarten Drogeriemarkt. Nachschub war nötig. Es war ganz schön heiß an diesem Tag.

ELL-VECTRON FÜR ČESKÉ DRÁHY (ČD)

Personalschulung

☐ In Vorbereitung der ab Dezember 2017 geplanten Einsätze von geleasten Vectron-Lokomotiven im Eurocity-Dienst zwischen Tschechien und Deutschland wird 193 270 der österreichischen European Locomotive Leasing (ELL) seit 24. Juni 2017 auf einer Teilstrecke ihres zukünftigen Aufgabengebiets eingesetzt. Unter anderem zur Schulung der Lokpersonale bespannt die Maschine zwei Zugpaare der Linie R 5 Praha hl.n. – Cheb zwischen Prag und Aussig (Usti nad Labem). Die Tschechische Eisenbahngesellschaft ČD plant, vorerst acht und optional zwei weitere dieser Dreisystem-Lokomotiven für die teilweise bis Hamburg durchlaufenden Züge von der Firma ELL über zehn Jahre zu mieten. Die Maschinen sollen dann auch in der blau-weißen Unternehmenslackierung der ČD ausgeliefert werden, derzeit sind die Loks noch im Farbkleid der ELL unterwegs.



FOTO: NIELS KUNICK

Vectron 193 270 der ELL fährt am 24. April 2017 unterhalb des Bergs Vetruse mit samt R 610 „Karlex" (Praha – Cheb) in den Aussiger Hauptbahnhof ein. Dort findet ein Fahrtrichtungswechsel statt, die weitere Zugförderung wird von der Lok 362 068 übernommen.

BAHNPARK AUGSBURG

Bürokratie-Posse

☐ Der Museumsbetrieb im Bahnpark Augsburg muss nach amtlicher Anordnung nach wie vor ruhen. Ein juristisches Gutachten soll nun helfen, die behördlichen Zuständigkeiten für deutsche Eisenbahnmuseen am Beispiel des Bahnparks Augsburg zu klären. Das Gutachten soll für mehr Rechtssicherheit bei Eisenbahnmuseen in ganz Deutschland sorgen, die teilweise bereits seit Jahrzehnten ihren Museumsbetrieb auf gewidmeten „Flächen für Eisenbahnbetriebszwecke" durchführen. Auf Grundlage des Gutachtens versucht der Bahnpark Augsburg nun im Einvernehmen mit den beteiligten Behörden, eine Perspektive für die Wiedereröffnung des historischen Geländes zu schaffen. Ein genauer Zeitpunkt dafür kann derzeit noch nicht genannt werden. Vorerst müssen daher weitere Veranstaltungen im Bahnpark Augsburg abgesagt werden. Durchgeführt werden dagegen die Museumszüge der Ammersee-Dampfbahn, die jeweils sonntags vom 16. Juli bis zum 13. August 2017 von Augsburg nach Utting und zurück verkehren. Auch die Dampflok-Dinner von August bis Oktober können voraussichtlich stattfinden.

ZWISCHENHALT

Die DB-Cargo ist von ihrem Sparkurs abgekommen und investiert 370 Millionen Euro in den Kauf von 60 neuen Lokomotiven bei Siemens, mit einer Option auf 40 weitere Maschinen. Zusätzlich will man bis zu 4000 Güterwagen beschaffen und plant die Einstellung zusätzlichen Personals.

Die DB-Tochter Arriva hat die Ausschreibung für den Regionalverkehr in den niederländischen Regionen Groningen und Friesland gewonnen. Die Vertragslaufzeit beträgt 15 Jahre ab Dezember 2020, das Auftragsvolumen liegt bei 1,6 Milliarden Euro. Im Auftragspaket sind auch grenzüberschreitende Verkehre nach Leer/Niedersachsen enthalten.

Siemens feiert die 500. Bestellung einer E-Lok aus der Vectron-Serie. Die Maschine geht an die European Locomotive Leasing (ELL) aus Wien.

Bombardier Transportation gibt die Bestellung des 500. Elektrotriebzugs der Talent 2-Familie bekannt. Der Zug ist Teil einer Bestellung von 43 Fahrzeugen durch Abellio Deutschland. Die Fahrzeuge sind für das Stuttgarter Netz Neckartal vorgesehen. Zugleich hält Bombardier am Abbau von bis zu 2200 seiner deutschlandweit 8500 Arbeitsplätze fest. Unter anderem soll die Produktion im Werk Hennigsdorf komplett eingestellt werden.

SPESSARTRAMPE

Schneller Abschied von der Rampe


FOTO: STEPHAN KARKOWSKI

163 Jahre nach ihrer Eröffnung wurde die Spessartrampe am 19. Juni 2017 von einer Neubaustrecke abgelöst. Der Rückbau der Gleisanlagen geschieht überraschend schnell, wie diese Aufnahme des Schwarzkopftunnels vom 15. Juli beweist.

☐ Ruhe ist eingekehrt im alten Bahnhof Heigenbrücken und im Schwarzkopftunnel auf der alten Spessartrampe. Die Rückbauarbeiten gehen überraschend zügig voran. Die Fahrleitung ist schon komplett demontiert und auch der Gleisrückbau hat bereits begonnen. Am 15. Juli 2017 war das Richtungsgleis Heigenbrücken-Laufach am Schwarzkopftunnel auf der Heigenbrückener Seite bereits bis zur Tunnelmitte abgebaut. Auf der Laufacher Seite waren im Bereich des Tunnelmundes noch alle Gleisanlagen vorhanden. Im weiteren Verlauf talwärts waren aber auch hier sämtliche Gleise demontiert worden und zum Teil hatte man auch die Gleisbettung bereits entfernt. Lediglich im Bereich des Sportplatzes bei Hain bleibt ein kurzes Stück Gleisanlage mit Fahrleitung als Denkmal erhalten. Hier wurde ein n-Wagen (Silberling) aufgestellt, der in Zukunft eine kleine Ausstellung zur Spessartrampe und zur Neubaustrecke beherbergen soll.



FOTO: MATTHIAS KRAUSE

■ *Anlässlich der diesjährigen Kieler Woche besuchte die Triebwagengarnitur 628/928.201 des Vereins Historische Eisenbahnfahrzeuge Lübeck e.V. ihre ursprüngliche Heimatdienststelle in Kiel. Das Fahrzeug begann vor rund 30 Jahren im Bw Kiel als erster Vertreter der BR 628.2 seine Karriere. Am 24. Juni 2017 pendelte der Triebzug zwischen Kiel Hbf und Schönberg (Holstein). Hier passiert er gerade in Kiel-Wellingdorf den erst kürzlich mit zeitgemäßer Signal- und Sicherungstechnik modernisierten Bahnübergang.*

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.


FOTO: MARCUS HENSCHEL

☐ Am Ufer des Baldeneysees thront der einstige Familiensitz der Krupps aus dem Jahr 1873. Dort befindet sich auch die Bahnlinie von der Essener Innenstadt über Essen-Werden nach Düsseldorf, die heute von der S-Bahnlinie 6 bedient wird. Um den zahlreichen Staats und Ehrengästen, die den Krupps einst einen Besuch abstatteten, einen direkten Zugang zum Park und zur Villa zu ermöglichen, wurde am Bahnsteig eigens ein Eingangstor errichtet. Östlich des Essener Hauptbahnhofs wurde für diese Besuche zudem eine Kurve gebaut, um den Krupp-Sitz auch mit Zügen aus östlicher Richtung anfahren zu können. Diese Verbindungskurve ist heute noch unter der Bezeichnung „Kaiserkurve“ bekannt. Aus dem Hause Krupp stammte unter anderem die Erfindung des nahtlos geschmiedeten Radreifens. In den Lokomotivbau stiegen die Essener erst nach dem ersten Weltkrieg ein. Das letzte Fahrzeug, das die Lokfabrikhalle in Essen verließ, war 181 201. Sie erhielt in Essen noch eine neue französische Zugsicherung. Wenige Wochen zuvor, am 3. März 1997, rollte mit 402 046 der letzte in Essen gebaute ICE-Triebkopf aus den Fabrikhallen. Am 8. Juli 2017 dampfte die beim ewigen Konkurrenten Henschel in Kassel gebaute 38 2267 des Eisenbahnmuseums Bochum – Dahlhausen bei einer Durchfahrt kurz am Kruppschen Haltepunkt vorbei. Zuvor befuhr sie von Bochum-Dahlhausen kommend auch die Kaiserkurve. Wir wollen von Ihnen wissen, welchen Namen der Sitz der Krupps in Essen trägt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. September 2017 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juliheft lautete: „Städteexpress“. Gewonnen haben: Rehwagen, Lucas, 72501 Gammertingen; Lasch, Fabian, 01277 Dresden; Stemmler, Thilo, 09376 Oelsnitz; Schmidt, Ernst-Dieter, 31137 Hildesheim; Stengelmann, Reiner, 44629 Herne; Richter, Norbert, 36251 Bad Hersfeld; Pollscheit, Jan, 01558 Großenhain; Küttner, Sonja, 06116 Halle (Saale); Felsch, Andreas, 91217 Hersbruck; Schulze, Thomas, 04179 Leipzig; Höntsch, Isabel, 01936 Neukirch OT Schmorkau; Kubat, Maximilian, 14552 Michendorf; Wahl, Frank, 99330 Gräfenroda; Farkas, Alexander, 89567 Sontheim; Schelle, Bernd, 01277 Dresden; Kretschmer, Björn, 27612 Loxstedt; Böttcher, Olaf, 39418 Staßfurt OT Neundorf; Rapp, Waltraud, 78628 Rottweil; Rabold, Hubert, 08468 Reichenbach; Weiß, Wolfgang, 13189 Berlin.

BAUREIHE 181

Schlachtfest bei Bender

☐ Ende Februar 2017 wurden aus dem Stillstandsmanagement Hamm (Westfalen) insgesamt sieben Mehrsystemloks der Baureihe 181 (207, 209, 210, 214, 219, 220 und 223) sowie 115 205 zur Verschrottung bei Bender nach Opladen überführt (vgl. MEB 5/2017, Seite 6). Nach längerer Standzeit wurden die Maschinen bis Ende Juni 2017 zügig zerlegt. Mit den schweren Schrottscheren können bei Bender täglich in der Regel ein bis zwei Loks vollständig zerlegt werden. Von der Baureihe 181.2 entstanden Anfang der 70er-Jahre 25 Stück. Nach der letzten Verschrottungswelle sind noch sieben Loks im Einsatzbestand: 181 201, 204, 205, 211, 213, 215 und 218. Als letzte DB-Lok im regulären Einsatzbestand trägt 181 201 noch die blaue Ursprungslackierung. Im DB-Museum Koblenz-Lützel stehen die blauen Serienloks 181 001 und 206.


FOTO: STEPHAN KARKOWSKI

Am 23. Juni 2017 wird 181 219 gerade mit schwerem Gerät verschrottet (man muss fast sagen: „auseinandergerissen“). Dahinter stehen noch die einigermaßen intakten Loks 181 223, 115 205 sowie 181 209. Die anderen Maschinen sind bereits zerlegt.

FOTO: MARKUS BEHRLA



Beim Molli an der Ostseeküste zwischen Kühlungsborn und Bad Doberan herrscht fast übers ganze Jahr eine Farbenvielfalt wie kaum anderswo an Deutschlands Bahnstrecken. Im Frühjahr blühen die großen Rapsfelder, danach folgen der Mohn und die Kornblumen. 99 2322 ist am 20. Juni 2017 in der Nähe des Hp Steilküste unterwegs nach Heiligendamm und passiert dabei ein blaues Band, wie von Künstlerhand geschaffen.

PRAG

Häuptlings-Treffen

In der Moldaustadt Prag kamen am 7. Juli 2017 die Vorstandsvorsitzenden (CEO) der wichtigsten europäischen Bahnen und Bahnorganisationen zu ihrer Jahreskonferenz zusammen. Tagesordnungspunkte waren der Schutz der Eisenbahnen vor terroristischen Attacken, Verbesserung der grenzüberschreitenden Zugverbindungen, der Aufbau eines vereinheitlichten Fahrgastinformationssystems in Europa, die Steigerung der Automatisierung im Bahnverkehr, die Weiterentwicklung der Zugsicherung ETCS und des Management-Systems ERTMS, das vierte Brüsseler Eisenbahn-Paket sowie das transeuropäische Netz TEN-T.

FOTO: ČD



Erstmals nahm auch der neue DB AG-Vorstand Richard Lutz (l.) teil. Neben ihm sitzen Oleg Belozerov, der CEO der russischen RZD und Dr. Libor Lochman, Direktor der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER), ein Interessenverband der Eisenbahnverkehrs- (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) aus der Europäischen Union.



FOTO: HEINZ-JÜRGEN REISS

Gut gesichert überquert 99 4721 auf ihrem Weg zum Haltepunkt Lindenstraße die Forststraße in Magdeburgerforth.

KLEINBAHN JERICHOWER LAND

Come-Back einer Kleinbahn

□ Der Traditionsverein „Kleinbahn Jerichower Land I" in Magdeburgerforth, Sachsen-Anhalt, hat es sich zur Aufgabe gemacht, die 750-mm-Schmalspurbahn Jerichower Land I, die bereits Mitte der 60er-Jahre stillgelegt und abgebaut wurde, zumindest zum Teil wieder auferstehen zu lassen. Nach vielen Jahren der Arbeit ist neben den Bahnanlagen im Bahnhof Magdeburgerforth ein Streckenabschnitt zum Haltepunkt Lumpenbahnhof und in die andere Richtung zum Haltepunkt Lindenstraße befahrbar. Am Samstag, 24. Juni 2017, veranstaltete der Verein einen Fotofahrtag. Neben Fahrten mit dem Personenzug zwischen den beiden derzeitigen Endhaltepunkten wurde auch sehr viel rangiert. Dabei kam auch die kleine Dampflok 99 4721, die leider noch nicht aus eigener Kraft fährt, zum Schein-Einsatz. Wer Dampf erleben will, sollte sich das Bahnhofsfest im September vormerken. Wenn alles klappt, kommen dann die Freunde der sächsischen IV K auf ihre Kosten. Es soll eine eigens ausgeliehene IV K die kleinen Züge bespannen.


FOTO: JOCHEN FRICKEL

■ *Von wegen Sonntagsruhe: Seit wenigen Wochen verkehrt ein Holzzug der Internationalen Gesellschaft für Eisenbahnverkehr (IGE) bei Bedarf zwischen Horb (Neckar) und Kaufering. Die Traktion des aus 18 vierachsigen Sngs-Wagen bestehenden Zuges übernahm am 9. Juli 2017 die IGE-eigene 285 106, die wochentags den Kieszug zwischen Roßberg und Kressbronn am Bodensee bespannte.*


FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ *Am 5. Juli 2017 war es so weit: Der neue Nürnberg-Ingolstadt-München-Express von Skoda, der wie die Strecke als NIM bezeichnet wird, absolvierte in der neuen Heimat seine erste Testfahrt. Nachdem am 15. Juni 232 498 die neuen Doppelstockwagen via Regensburg nach München geliefert hatte, konnten die Messfahrten beginnen. Zuerst erfolgten statische Tests bei DB-Systemtechnik, ab dem 3. Juli fanden zwischen Nürnberg und Neustadt Fahrten statt, und seit dem 5. Juli rollt der NIM auf der NIM.*


FOTO:MAIK KOPKE

■ *Am 11. Juli 2017 trafen die ersten beiden Talent 2-Züge für das Gäu-Murr-Netz in Stuttgart ein. Dabei handelt es sich um 3442 200/700 und 3442 203/703, welche aus Hennigsdorf zugeführt wurden. In den beiden folgenden Tagen waren diese beiden Fahrzeuge schon zu Prüfzwecken auf der Gäubahn unterwegs. Am 14. Juli befuhren sie zum ersten Mal die Murrbahn nach Crailsheim und wieder zurück nach Stuttgart. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember sollen diese Fahrzeuge dann planmäßig unterwegs sein.*



FOTO: PATRICK GESSNER

■ *Im Rahmenprogramm des 32. Freiberger Bergstadtfestes am 24. und 25. Juni 2017 wurden wie schon im Vorjahr wieder Zugfahrten zwischen Brand-Erbisdorf und Freiberg angeboten. Interessant ist dies vor allem deswegen, weil der Streckenast ab Berthelsdorf (Erzgeb) nach Brand-Erbisdorf bereits seit dem 23. Mai 1998 keinen planmäßigen Reisezugverkehr mehr aufweist. Bespannt wurde der als Sandwich geführte Sonderzug am 25. Juni 2017 von den MTEG-Loks 204 237 und 112 708 aus Glauchau.*



FOTO: BODO SCHULZ

■ *Als Ersatz für die Holzroller (E 42) beim sogenannten Malmö-Express von und nach Berlin, setzt die Georg-Verkehrs-Gesellschaft (GVG) nun bei Wedler Franz Logistik GmbH & Co. KG (WFL) angemietete Container (BR 250) ein.*



FOTO: DB AG

■ *Während ihres Deutschland-Besuchs im Juli nutzten der britische Thronfolger William und seine Gattin, Catherine, Herzogin von Cambridge, überraschend einen regulären ICE für ihre Fahrt von Berlin nach Hamburg.*

SÄCHSISCHE DAMPFBAHNGESELLSCHAFT (SDG)

Nach zehn Jahren wieder unter Dampf



FOTO: HENDRIK FLATH

Auch die Melanchthon-Kirche von Hammerunterwiesenthal bot für die Lastprobefahrt der 90-jährigen Veteranin 99713 einen passenden Rahmen.

☐ Unter diesem Titel könnte man die erfolgreiche Wiederinbetriebnahme von 99713 (Sächsische Maschinenfabrik vorm. Richard Hartmann AG, Chemnitz, Baujahr 1927) betrachten. Die 2007 außer Dienst gestellte Maschine wurde in den letzten beiden Jahren einer umfangreichen Hauptuntersuchung in der Hauptwerkstätte der Sächsischen Dampfbahngesellschaft (SDG) in Oberwiesenthal unterzogen. Als Besonderheit sei dabei die Umrüstung von einer Saugluftbremse Bauart Körting auf eine Druckluftbremsanlage Bauart Knorr genannt. Die Druckluftbremse lässt flexible Einsätze zu, auch vor Planzügen. Nachdem die Maschine bereits am 7. Juli 2017 zu einer Probefahrt auf der Fichtelbergbahn unterwegs gewesen war, stand am 11. Juli 2017 die Lastprobefahrt auf dem Programm. Die sechs angehängten Reisezugwagen waren kein Problem für den 450 PS starken sogenannten „sächsischen Schmalspurbullen“. Stationiert werden soll die Dampflokomotive wieder in ihrer alten Heimat Radebeul. Zuvor kommt die Maschine jedoch gemeinsam mit ihrer Schwesterlok 99715 vom 11. bis 13. August 2017 auf der Fichtelbergbahn zum Einsatz. Dort wird am betreffenden Wochenende das 120-jährige Bestehen der Strecke Cranzahl – Oberwiesenthal gefeiert.

ZEITREISE

Kein Zug fährt mehr nach Liebenwalde



FOTOS: BODO SCHULZ

Anfang der 1990er-Jahre war die Eisenbahn-Welt in Liebenwalde noch in Ordnung.



20 Jahre nach der Einstellung des Eisenbahnverkehrs sind die Fenster mit Brettern vernagelt. Aber die Gleise liegen noch.

■ Der Zugverkehr auf dem Streckenabschnitt Wensickendorf – Liebenwalde wurde am Abend des 1. Dezember 1997 eingestellt. Die Berliner Zeitung vom 2. Dezember 1997 schrieb: „Offizielle Begründung für die Stilllegung: Die Bahnbrücke über den alten Finowkanal ist so baufällig, dass sie nicht mehr befahren werden kann.“ „Das Eisenbahn-Bundesamt hat dieses Bauwerk zum 1. Dezember gesperrt“, meldete Marlene Schwarz, damals Sprecherin der Deutschen Bahn AG. Die Sanierung der Brücke würde eine zweistellige Millionensumme verschlingen, berichtete Alexander Steudner vom Verkehrsministerium des Landes Brandenburg. Nichtzuletzt war die Auslastung der Züge so schwach, dass sich diese Investition nicht rechtfertigen ließ. Das lag auch daran, dass das Angebot nicht attraktiv war. Zuletzt brauchten die Züge für die 18 Kilometer weite Reise von Basdorf über Wensickendorf nach Liebenwalde 36 Minuten, eine Minute länger als die Dampfzüge vor dem Krieg. Schon seit Jahren fuhren auf den Gleisen in das knapp 3000 Einwohner zählende Städtchen Liebenwalde nur noch Dieseltriebwagen und seit Juni 1996 gar nur mehr an Samstagen, Sonn- und Feiertagen.



Sichern Sie sich jetzt Ihre exklusiven Modelle bei Ihrem MC-Fachhändler

EXKLUSIV
NUR BEI UNS



Diesellokomotive 210 457-8 in Orientrot

Roco

Fein detailliertes Modell, Motor mit Schwungmasse. Antrieb auf alle vier Achsen, zwei Haftreifen. Plux22 Schnittstelle. Kupplungsaufnahme nach NEM 362. LED-Spitzenlicht weiß/rot mit der Fahrtrichtung wechselnd. Modell mit digital schaltbaren Soundfunktionen.

Art.-Nr.	Spur	Epoche	Strom	Länge			Auflage	Preis
73717 / 115 36 018	H0	IV NEM	=	188	digital	Sound	Auflage 300	€ 249,99
79717 / 115 36 026 o. Abb.	H0	IV NEM	~	188	digital	Sound	Auflage 200	€ 249,99



Elektrolokomotive BR 151, RBH

Roco

Elektrolokomotive der Baureihe 151 der privaten Bahngesellschaft RBH. Die Lokomotiven verkehren überwiegend im Kohle- und Güterverkehr.

Art.-Nr.	Spur	Epoche	Strom	Länge			Auflage	Preis
73436 / 115 64 062	H0	VI NEM	=	224			Auflage 200	€ 219,99
73437 / 115 64 071 o. Abb.	H0	VI NEM	=	224	digital	Sound	Auflage 100	€ 299,99
79437 / 115 64 089 o. Abb.	H0	VI NEM	~	224	digital	Sound	Auflage 100	€ 299,99

Erscheint September 2017



Selbstentladewagen, RBH

Roco

Selbstentladewagen der privaten Bahngesellschaft RBH. Passend zur E-Lok BR 151. Schacht NEM 362 mit KK-Kinematik.

Art.-Nr.	Spur	Epoche	Strom	Länge	Auflage	Preis
76150 / 115 64 097	H0	VI NEM	=	144	Auflage 2.400	€ 31,99



Selbstentladewagen Faccns der GATX

TILLIG BAHN

Dieser Wagentyp ist für nässeunempfindliche Güter konzipiert. Das private Bahnunternehmen GATX fährt in Ganzzügen mit diesem Wagentyp u.a. Grauwacke aus der Lausitz. (501554 mit anderer Betriebsnummer). Mit hochwertiger Kiesbeladung.

Art.-Nr.	Spur	Epoche	Strom	Länge	Auflage	Preis
501553 / 115 48 636	H0	VI NEM	=	147	Auflage 600	€ 49,99
501554 / 115 48 644	H0	VI NEM	=	147	Auflage 600	€ 49,99



Ihr schneller Klick zu uns!
gleich reinklicken
Einfach QR-Code mit Ihrem Handy einscannen.

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583-50 09 70

Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u. Günter Grob, Inh. Rainer Bliefernicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161-28 60

Dluzak (Dluzak GmbH)
Rodigallee 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040-6 53 22 44

Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-, Spiel- & Bastelwelt, Inh. Peter Schwich e.K.)
Großflecken 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04321-41 87 16

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstraße 13,
25348 Glückstadt,
Tel.: 04124-93 70 33

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Thalenhorststraße 15,
28307 Bremen,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298-9 16 50

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Gildestraße, Ecke Marie-Curie-Straße,
32760 Detmold,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Modellbahnladen Fortenbacher
(Modellbahnladen und Spielparadies Stephan Fortenbacher e.K.)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241-2 63 30

Spielwaren Pelz, Ernst Pelz (Inh. Ernst Pötter)
Mittelstraße 10+13, 34466 Wolfhagen,
Tel.: 05692-23 61

Modellbahn Apitz (Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202-62 64 57

Modellbahn-Center Recklinghausen
(Inh. Michael Pottrick)
Am Quellberg 2, 45665 Recklinghausen
Tel.: 02361-1 06 17 07

WIEMO Modellbahntreff Münster
(WIEMO Modellbahntreff Münster, Inh. Evelyn Wienker)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251-13 57 67

Modellbahnshop H. J. Wasser UG & Co. KG
Markt 6, 53721 Siegburg,
Tel.: 02241-6 66 53

Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651-4 88 11

Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte, Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59909 Bestwig,
Tel.: 02904-12 92

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069-45 98 32

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann e. Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371-6 50 80 13

moba-tech (it-works Systemtechnik GmbH)
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326-7 01 31 71

Spiel + Freizeit Zinthäfner
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141-92 56 11

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161-7 25 77

Das Lokmuseum (Inh. Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelshausen,
Tel.: 07164-91 93 64

HEIGES Spielwaren
(Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnenstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711-3 96 94 60

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inh. Karlheinz Bauer e. K.)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941-9 49 50

Schreib- und Spielwaren Dunz
(Dunz GmbH & Co. KG)
Kesslergasse 5, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261-9 21 20

Spielkiste (Spielkiste Brenner, Inh. Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243-1 67 06

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731-9 89 90

Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654-47 90 91

Spielwaren Schmidt
(Spielwaren Schmidt Inh. Karin Märkl e.K.)
Münchner Straße 33, 85221 Dachau,
Tel.: 08131-8 29 87

Die Spielzeugkiste (Inh. Michael Golombeck)
Wendelsteinstraße 3, 85591 Vaterstetten
Tel.: 08106-9 97 89 17

Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821-57 10 30

Spiel + Freizeit Gersthofen
(Spiel + Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821-249 21 20 00

Spielwaren Habermeyer
(Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92,
86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431-86 43

Spielwaren Möhnle
Schrannenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081-42 28

Spielwaren Härtle
(Inh. Matthias Franz e. Kfm.)
Kaufbeurener Str. 1,
87616 Marktoberdorf,
Tel.: 08342-42 09 90

Modellbahnen Michael Höpfer
Oberdorfer Str. 5,
88085 Langenargen,
Tel.: 07543-30 29 064

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 27a, 90587 Siegelsdorf,
Tel.: 0911-75 31 75

Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981-96 96 90

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4,
93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471-70 12 11

Carl Hilpert KG
Schulerstraße 1-3, AT-1010 Wien,
Tel.: 0043-1-51 2 33 69

Spielwaren Heiss
(Manfred Gress e.U.)
Museumsstraße 6,
AT-6020 Innsbruck,
Tel.: 0043-512-58 50 56

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Städtle 19,
FL-9490 Vaduz,
Tel.: 00423-2 32 79 94

Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53,
NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: 0031-20 6 59 94 94

Zevenspoor (Peter Schoonhoven)
Noordelijke Dwarsweg 94 a,
NL-2761 GD Zevenhuizen,
Tel.: 0031-65 4 26 69 93

Trein en Zo
(CRD Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25,
NL-8261 HL Kampen,
Tel.: 0031-38 3 33 82 84

Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90,
BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: 0032-16 40 70 42



www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com

Holzroller-Treffen in Dresden Hbf am 21. September 1981: 242 275 ist eben angekommen und steht neben 242 002 (nach Tharandt) und 242 009 (nach Meissen).

Die Baureihen E 11/E 42 – eine Erfolgsgeschichte der DR

Vor 55 Jahren begann die Auslieferung des legendären Holzrollers. Über viele Jahre prägten die ersten Neubau-E-Loks der Deutschen Reichsbahn den elektrischen Betrieb zwischen Zwickau und Rostock.

Spektakulär unspektakulär!



FOTO: BODO SCHULZ



FOTO: GÜNTHER MEYER

E 11 007 und E 11 004 ziehen festlich geschmückt am 25. Mai 1963 bei lausigem Wetter den Eröffnungszug zwischen Altenburg und Zwickau.



FOTO: HENNING GOTHE

211 079 in voller Fahrt mit Post und Passagieren am 31. Oktober 1982 am ehemaligen Block Azmannsdorf zwischen Weimar und Erfurt.

Manchmal ist es bei Lokomotiven wie bei Menschen: Auf diejenigen, die stets unaufgeregt und zuverlässig ihre Arbeit verrichten, fällt selten das Rampenlicht der Öffentlichkeit. Für die DR-Baureihen E 11/E 42 gilt das ganz besonders. Sie erfüllten einfach ihre Aufgaben.

Manfred Vollmar, DR-(Dampf-)Lokführer mit Leib und Seele aus Arnstadt, dem kleinsten E 42-Bw der DR, erinnert sich noch gerne und gut an die sogenannten Holzroller: „Mit den 242 haben wir alles gefahren, Personen-, Güter- und Postzüge. So wie es eben kam. Sie ziehen unheimlich. In Oßmannstedt standen mal 1700 Tonnen Rohbraunkohle für Suhl und der Lok-Dispatcher fragte mich, ob ich die nehme. Ich meinte nur, ich nehme sie nicht, aber die Lok, und da ging es teilweise ganz schön bergauf. Bei der Fahrt musste ich in Weimar noch einen Zugführer im Dauerlauf absetzen, denn zum Stehen durfte ich mit diesem Zug nicht kommen. Ich war sehr zufrieden mit den Loks." Dass die Maschinen wegen ihrer vermeintlichen Unbequemlichkeit Holzroller genannt wurden, kann Vollmar nicht nachvollziehen, aber das ist von einem Lokführer, der am liebsten auf Dampfloks fuhr, nicht anders zu erwarten. „Ich sitze lieber etwas härter. Ich kann mich erinnern, als ich mal eine vierachsige 118 in Berlin abholen musste, dachte ich, das sei ein Schaukelstuhl. Da musst Du Dich am Fahrschalter und am Führerbremsventil festhalten. Wir hatten ja nur die sechsachsigen 118 und die liegen wie ein Brett auf dem Gleis. Ich kann deshalb über den Holzroller diesbezüglich nichts Negatives sagen." Auch über die Zuverlässigkeit kann sich Vollmar nicht beklagen: „Ich hatte fast nie eine Störung." Selbst als dreimotorige Lok funktionierte die E 42 immer noch: „Ich fuhr mal in Vieselbach mit einem Personenzug von Weimar an, hatte gerade zwei, drei Meter zurückgelegt, hatte aufgeschaltet, als es plötzlich einen Riesenschlag tat. Ich dachte, mir hat jemand ein Keule vor die Lok geschlagen. Dabei ist lediglich ein Fahrmotor ausgestiegen. Ich ließ die Lok ausrollen, ging zum

Zuverlässig, robust und vielseitig



FOTO: AXEL MEHNERT

Noch in grüner Lackierung hat 211 051 am 16. April 1978 einen Interzonenzug bei Dessau-Haideburg am Zughaken.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Selbst dafür war der Holzroller gut: Die Elektrifizierung war auch ein FDJ-Anliegen.


FOTO: DANIEL BERG

Zum Zeitpunkt ihres Erscheinens waren die Holzroller-Führerstände durchaus up to date. Vor allem durfte der Lokführer sitzend seiner Arbeit nachgehen.

Schaltschrank, legte den Motor still und fuhr problemlos bis Erfurt weiter. Ich bin die E 42 gern gefahren."

Aber nicht nur wegen seiner Zuverlässigkeit hätte der Holzroller mehr Aufmerksamkeit verdient. Besonders die Entwicklungsgeschichte stellt einen Meilenstein der deutschen Lokomotivhistorie dar.

Es sind die besonderen Umstände, wenige Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, die es spannend machen, sich mit der Entstehung der E 11/E 42 zu beschäftigen. Eigentlich müsste man die Baureihe 251 noch berücksichtigen, aber die 50 Hz-Lokomotiven sollen an dieser Stelle kein Thema sein.

Zwar lagen bei Kriegsende beide Teile Deutschlands in Trümmern, aber im Ge-

Ein Stück deutsch-deutsche Nachkriegsgeschichte

gensatz zum Einflussbereich der drei Westalliierten musste die sowjetische Besatzungszone (SBZ), die spätere DDR, hohe Reparationsabgaben an die Sowjetunion



Fahrt frei ins Weihnachtsfest: Am 23. Dezember 1983 erhalten Triebfahrzeugführer und Holzroller in Riesa den Befehl Hp1.

211 042 (LEW 1963, Ex-E 11 042) passiert mit ihrem Eilzug am 4. Februar 1989 Leipzig-Möckern. Die spätere 109 042 wurde 1994 z-gestellt und 1997 verschrottet.

FOTO: BODO SCHULZ

FOTO: BODO SCHULZ

Dem Holzroller folgte der Container, die Baureihe 250. Beide begegnen sich am 13. Mai 1991 auf dem Berliner Innenring am Stellwerk Treptower Park Nordturm (Tnt) an der Spreebrücke. Die 1979 gebaute 250 101 muss die Lok 211 007 (Jg. 1962) mit Doppelstockzug passieren lassen.

leisten. Davon war die Eisenbahn besonders betroffen. 11 000 Kilometer Gleise wurden abgebaut und zahlreiche Loks in den Osten abgefahren. Das kleine E-Netz rund um Halle und Leipzig wurde demontiert, und so stand die DR Anfang der 1950er-Jahre vor dem Nichts. Zwar kamen Anlagen und die meisten Lokomotiven in den 50er-Jahren zurück, aber sie befanden sich überwiegend in desolatem Zustand.

Bereits abzusehen war in beiden Teilen Deutschlands, dass sich mittel- bis langfristig der elektrische Zugverkehr durchsetzen würde. Die BRD hatte aufgrund der geringeren Reparationsforderungen der Westalliierten und der Teilhabe am Marshallplan, bessere Startvoraussetzungen. Auch deshalb konnte die DB schon in den frü-



FOTOS (2): FRANK HEILMANN

Die dritte erfolgreiche DDR-E-Lok-Entwicklung war die Baureihe 212/243. Am 1. August 1993 treffen sich alle drei im Bw Leipzig Hbf.



An ihrem letzten Betriebstag, am 4. Mai 1997, hält 142 239 im Bahnhof Kurort Rathen auf dem Weg nach Dresden Hbf.

hen 50er-Jahren die sogenannten Vorserien-E 10 entwickeln und testen. Bereits 1957 rollten die E 10 und E 40, die wichtigsten Lokomotiven aus dem Einheitslokprogramm, in die westdeutschen Bw. Zu dieser Zeit arbeiteten auch die DR und die einschlägigen Unternehmen der DDR an einem ähnlichen Lokomotivprogramm, aber aus den genannten Gründen erforderte die Entwicklung einige Jahre mehr.

Die damaligen Bedürfnisse der DR und der DB waren ähnlich. Beide suchten nach einem Grundfahrzeugtyp, der mit geringen Modifikationen für die speziellen Anforderungen wie Güter- oder Reisezugdienst angepasst werde sollte. Am zeitlichen Vorsprung der DB hätte die DR gerne partizipiert und vor allem Teile der elektrischen Ausrüstung gerne in Lizenz nachgebaut. Aber der Eiserne Vorhang erwies sich als undurchlässig.

Man war in der DDR auf sich allein gestellt und hatte als Vorlagen nur die verbliebenen Altbau-E-Loks aus Vorkriegszeiten, deren Technologie zum damaligen Zeitpunkt bereits überholt war. Nachdem die Schweizer BLS im Jahr 1944 die Ae 4/4 vorgestellt hatte und die SBB im Jahr 1946 mit der Re 4/4 I nachgezogen hatten, ahnte man, wie künftige E-Loks aussehen würden: Drehgestellfahrzeuge mit Fahrmotoren, die im Drehgestell integriert sind, in der Regel mit Einzelachsantrieb und Zugkraftübertragung über den Fahrzeugrahmen.

Improvisation und realistische Anforderungen

Ein glücklicher Zufall bescherte den Konstrukteuren bei LEW (VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“) in Hennigsdorf, wo die neue DR-Einheitslok gebaut werden sollte, zumindest bei den Drehgestellen die Möglichkeit, auf Erfahrungen zurückgreifen zu können. Der tschechoslowakische Hersteller Skoda baute nach Plänen der BLS-Ae 4/4 die Baureihe E 449.0. LEW-Ingenieure konnten die neue tschechische Lok besichtigen und übernahmen das Konstruktionsprinzip des mechanischen Teils für einen Auftrag zum Bau von Gleichstromloks für die polnische PKP. In den Jahren 1954/55 lieferte LEW 25 Lokomotiven des Typs E 04 ins östliche Nachbarland. Von der vergleichsweise einfachen Gleich- zur Wechselstromlok, deren elektrische Ausrüstung



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Im Jahr 1988 verkaufte die DR insgesamt vier Loks der Baureihe 211 an das Braunkohlenkombinat (BKK) Bitterfeld. Am 12. Februar 1991 weilte BKK-4-1315 (Ex-211 030) in Dessau.



FOTO: MEB-ARCHIV

Nicht nur im Süden und in der Mitte der Republik waren die Hennigsdorfer E-Loks anzutreffen, auch im Norden waren sie heimisch, wie 242 200 vor dem blau-weißen Rostocker S-Bahn-Zug.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

142 145, die in markantem Schwarz Werbung fürs Erfurter Eishockey macht, und 142 110 am 14. Juli 2016 bei Berolzheim. Beide Loks gehören der „Erfurter Bahnservice Gesellschaft" (EBS).


FOTO: DANIEL WOLF

Der aktuell vielleicht schönste und gepflegteste Holzroller ist 142 001 in der ursprünglichen Reichsbahnlackierung. Die Lok gehört zum aktiven Fahrzeugbestand der PRESS.



FOTO: BODO SCHULZ

Sie ist eine Schweiz-Rückkehrerin: Am 26. Oktober 2012 befand sich 242 150 beim Schienenfahrzeugbau Wittenberge (SFW) zur Aufarbeitung. Sie fährt jetzt für die Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EGP).

erheblich komplexer ist, war es dennoch ein weiter Weg.

Immerhin war der mechanische Teil für die Neubauloks der DR mit dem Bau der PKP-E 04 vorentwickelt. Beim Pflichtenheft für die neue Baureihe besann man sich nun auf die Erfordernisse der Reichsbahn, deren Streckenhöchstgeschwindigkeit 120 km/h betrug, und entschied sich für den einfacheren Tatzlagerantrieb, der auch schon mit der PKP-E 04 Einzug gehalten hatte. Vorbild für Umspanner und Schaltwerk waren die Bauteile der E 18. Die Fahrmotoren wurden neu entwickelt.

1960 kamen zwei Prototypen zur VES-M Halle: E 11 01 und 02. Beide wurden ausgiebig getestet, und im Dezember 1962 begann die Serienfertigung.

In mehreren Baulosen gelangten die dringend benötigten Loks zur Reichsbahn, die sie sofort im mitteldeutschen Netz, aber auch im damals entstehenden sächsischen Dreieck (Leipzig – Dresden – Zwickau) einsetzte. Wurden anfangs noch mehr E 11 abgeliefert, so benötigte die DR später vor allem die Güterzugvariante E 42,

Funktioniert wie ein Schweizer Uhrwerk

die in Doppeltraktion alle anfallenden Leistungen zu erfüllen vermochte. Die Holzroller kamen vor allen Arten von Zügen und auch im S-Bahn-Verkehr zum Einsatz.

Insgesamt baute LEW 96 Loks der Baureihe E 11 (211) und 292 Exemplare der E 42 (242). Da der Bedarf an zugkräftigen Güterzugloks in den 80er-Jahren größer war als der an Schnellzugloks der Baureihe 211, wurden einige von diesen umgebaut und fuhren fortan als 242.3.

Nach der Wiedervereinigung wurden die Holzroller zu den Baureihen 109 (211) und 142 (242) umgezeichnet. Der stark zurückgegangene Schienen- und insbesondere Güterverkehr in den neuen Bundesländern machte die Maschinen bald entbehrlich. Die DB AG stellte die letzte Schnellzugvariante im Jahr 1998 aufs Abstellgleis, ein Jahr später fuhr die letzte 142 für den Bahnkonzern.

Aber die Karriere des Holzrollers war damit nicht zu Ende. Mehrere Schweizer Privatbahnen hatten in den frühen 90er-Jahren akuten Triebfahrzeugmangel. Gerne hätten sie Loks der Baureihe 143 erworben, aber die benötigten DB und DR selbst.

Stattdessen bot man zur Ausmusterung anstehende 142 an. Nach erfolgreichen Testfahrten ab Dezember 1993, gelangten insgesamt 20 Lokomotiven in die Schweiz. Dafür gründeten die Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) und die Schweizerische Südostbahn (SOB) eigens die Lokoop AG, die den Kauf und die Vermietung der 20 Maschinen organisieren sollte. Zwei dieser Loks gelangten gar in die französischsprachige Schweiz zur Chemins de fer fribourgeois Gruyère – Fribourg – Morat (GFM).

In der Schweiz wurden die in die Jahre gekommenen Hennigsdorfer Loks aufgearbeitet und helvetisiert. Äußerlich auffälligste Umbauten waren der Schweizer Stromabnehmer mit schmaler Wippe sowie ein auf dem Dach angebrachter luftgekühlter Bremswiderstand, dem einer der beiden Stromabnehmer weichen musste. Bei der Lokoop fuhren die teils mit farbenfroher Werbung beklebten Loks als Baureihe Ae 477 zur Zufriedenheit der einsetzenden Bahngesellschaften – bis ins Jahr 2002, als Lokoop und MThB ins finanzielle Straucheln gerieten und am Ende von den SBB übernommen wurden, die kein Interesse an den alten DDR-Loks zeigten.



FOTO: FRANK HEILMANN

Als 477 910 verkehrte die Ex-142 103 in den 90er-Jahren bei der Mittelthurgaubahn (MThB). Am 11. September 1997 hat sie Ausfahrt in Burghalden zwischen Wädenswil und Einsiedeln.

Mit der Westfälischen Almetalbahn (WAB) fand sich damals ein Käufer in Deutschland und so kehrten die 18 Maschinen und später auch die beiden GFM-Loks nach Deutschland zurück. Heute gehören die meisten Loks der Deutschen Privatbahn (DP), Nachfolgerin der WAB. Einige Maschinen sind vermietet und noch immer unterwegs, unter anderem für die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) oder den Erfurter Bahnservice (EBS). Daneben besitzen die „Bayern Bahn" in Nördlingen und die PRESS je eine E 42. Von den schnellen E 11 sind noch acht Maschinen erhalten. Die meisten besitzt die Georg Verkehrsorganisation (GVG). Für die Zukunft gesichert sind die drei Lokomotiven im Besitz des DB Museums. □ *S. Alkofer*

Die Georg Verkehrsorganisation GmbH (GVG) besitzt insgesamt vier Holzroller (211 013, 026, 073 und 084), mit denen sie vor allem den Nachtzug Berlin-Malmö-Express zwischen Berlin und Sassnitz bespannte. Am 19. Juli 2006 ist die Garnitur von Berlin Hbf (tief) zur Abstellung nach Berlin-Lichtenberg unterwegs.

FOTO: BODO SCHULZ



Umschlaganlagen, wie hier in München-Riem, sollen künftig zu automatisch gesteuerten Schnittstellen zwischen Schiene und Straße werden.

Kurz vor der Bundestagswahl wurde der Masterplan Schienengüterverkehr veröffentlicht. Das Papier verspricht deutliche Verbesserungen für den Gütertransport auf der Schiene.

Zukunftsmusik

Bis zum Jahr 2030, so die Prognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), ist ein Anstieg des Güterverkehrsaufkommens in Deutschland um rund 40 Prozent zu erwarten. Aktuell kämpft die Schienenverkehrsbranche jedoch nach wie vor mit steuerlichen Nachteilen gegenüber konkurrierenden, weit weniger umweltfreundlichen Verkehrsträgern wie Straße und Wasser. Nun hat man sich in Berlin, kurz vor Ende der laufenden Legislaturperiode, des darbenden Schienenverkehrs angenommen: Am 23. Juni präsentierte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt der Öffentlichkeit den „Masterplan Schienengüterverkehr", den sein Ministerium an einem runden Tisch gemeinsam mit Branchenvertretern erarbeitet hatte. Dabei wurde ein umfassendes Maßnahmenpaket formuliert, mit dem Ziel, den Marktanteil des Schienengüterverkehrs bis 2030 deutlich zu steigern.

Wichtigster Baustein für eine Trendwende im Güterverkehr ist eine zuverlässige und leistungsfähige Infrastruktur. Neben der verbesserten Pflege des Bestandsnetzes stehen der Neu- und Ausbau besonders relevanter Güterverkehrsstrecken, etwa die Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel, ganz oben auf der Agenda. Zudem soll die gesamte Schieneninfrastruktur für die durchgehende Befahrbarkeit mit 740 Meter langen Güterzügen ertüchtigt werden, denn diese etablieren sich gerade als neuer UIC-Standard.

Ein Großteil der vorgeschlagenen Maßnahmen zielt darauf ab, die Chancen, welche die zunehmende Digitalisierung bietet, für den Schienenverkehr nutzbar zu machen, schließlich ist die Schiene als geführtes Verkehrssystem für eine Vorreiter-

rolle und als Technologieträger bei der Automatisierung von Logistikprozessen prädestiniert. Die Einsatzmöglichkeiten digitaler Informationstechnologien beschränken sich keineswegs auf das automatisierte Fahren, vielmehr sind deutliche Verbesserungen in allen Bereichen des Eisenbahnwesens zu erwarten.

Zunächst müssen jedoch massive Investitionen in den Ausbau der digitalen Infrastruktur erfolgen. Auch die Ausrüstung von Strecken und Fahrzeugen mit dem Zugbeeinflussungssystem ETCS steht an vorderster Front. In einzelnen Ländern Europas, etwa der Schweiz oder Dänemark, ist ETCS bereits flächendeckend im Einsatz. Das System ermöglicht eine dichtere Zugfolge bei einer zugleich deutlich niedrigeren Zahl an Signalen. So sinken die Instandhaltungskosten, während das Netz zugleich besser ausgelastet werden kann. Um die kostenintensive Nachrüstung älterer Triebfahrzeuge für private EVU zu ermöglichen, soll ein Förderprogramm aufgelegt werden. Erste Schritte sind bereits für die laufende Legislaturperiode geplant.

Digitale Technologien ermöglichen auf lange Sicht die Fernüberwachung technischer Systeme, von der Infrastruktur bis hin zu den Schienenfahrzeugen. Sensoren liefern aktuelle Zustandsberichte, um mögliche Störungen zu beheben, bevor sie entstehen. In einem ersten Schritt werden seit Jahresbeginn bis Ende 2018 bereits 18 000 Weichen mit solchen Fernüberwachungs-Sensoren ausgestattet.

Der Rangierbetrieb kann langfristig durch vollautomatische Rangierfahrzeuge erledigt werden. Voraussetzung ist allerdings die Ablösung der Schraubenkupplung durch eine europaweit genormte automatische Kupplung. Die Automatisierung der Rangierabläufe macht langfristig auch den verschleißträchtigen Ablaufbergbetrieb überflüssig. Dadurch sinken die



FOTO: RICHARD OED

Die Verwendung von Drehgestellen mit Scheibenbremsen ermöglicht eine Lärmreduktion von etwa 90 dB auf 75 dB. Ab 2020 ist der Einsatz leiserer Güterwagen gesetzlich vorgeschrieben.

Automatisierung als Chance begreifen

Anforderungen an die Rahmenstabilität der Güterwagen und der Bau leichterer Wagen mit zugleich größerer Traglast wird möglich. Mit dem Aufbau entsprechender Versuchsanlagen soll noch in diesem Jahr begonnen werden. Auch der Streckenbetrieb kann durch automatische Triebfahrzeuge flexibler gestaltet werden. Wenn etwa besonders lange und schwere Züge das Fahren von Loks in Mittelposition nötig machen, sind diese durch digitale Signale von der führenden Lok aus steuerbar.

Das Streckennetz soll möglichst flächendeckend elektrifiziert werden. Um stromlose Abschnitte, etwa im ländlichen Raum, bedienen zu können, ist der Einsatz moderner Hybridfahrzeuge geplant. Auch im leerlauflastigen Rangierbetrieb kann der Kraftstoffverbrauch so um 20 bis 40 Prozent gesenkt werden. Um Elektrifizierungsarbeiten zu beschleunigen, sind vereinfachte Planungsverfahren für weniger beanspruchte Strecken geplant.

Sofortmaßnahmen

Trassengebühr: Der Bund stellt im Haushalt 2018 insgesamt 350 Millionen Euro bereit, um anfallende Trassengebühren zu bezuschussen. Damit lassen sich, je nach Güterverkehrsaufkommen, die Trassenpreise um bis zu 50 Prozent reduzieren.

740-Meter-Netz: Der Ausbau von wichtigen Zugstrecken für 740 Meter lange Güterzüge wird geprüft. Streckenbauprojekte, die alle Kriterien erfüllen, sollen zeitnah in den Bedarfsplan aufgenommen und umgesetzt werden.

Digitalisierung: Der Aufbau eines Testfeldes in München-Nord für Digitalisierung und Automatisierung im Schienenverkehr wird beschlossen. Auch sollen Forschung und Entwicklung gezielt gefördert werden.

Forschung: Das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ wurde gestartet, um dauerhafte Forschungsstrukturen für den Eisenbahnbereich zu etablieren. Noch im Jahr 2017 will das BMVI einen eigens erarbeiteten Überblick zur Eisenbahnforschung veröffentlichen, der Grundlage für die weitere Förderung von Innovationsprojekten sein soll.

Die verschiedenen Verkehrssysteme werden nicht mehr als Konkurrenten betrachtet. Vielmehr sollen insbesondere Schiene und Straße zu einer eng verzahnten „multimodalen Transportkette“ optimiert werden. Wird der Kombinierte Verkehr heute noch mehrheitlich von Container-Ganzzügen dominiert, ist in Zukunft eine deutliche Zunahme des Einzelwagenverkehrs absehbar. Gefahren wird zunehmend „ad-hoc“, also sobald beim Kunden Bedarf entsteht. Dynamische Fahrpläne reagieren auf kurzfristige Fahrtwünsche ebenso wie auf Abweichungen im Betriebsablauf.


FOTO: TOBIAS RÜTHER

Der Gütertransport der Zukunft soll flexibler und individueller gestaltbar sein. Ganzzüge, wie hier mit der Lok 193 781, werden das Bild des Güterverkehrs künftig weniger stark prägen.

Weniger Ganzzüge, mehr Einzelladungen

Daneben soll der bereits ab 2020 verbindliche Einsatz leiserer Güterwagen helfen, das Image des Schienengüterverkehrs in der Bevölkerung zu verbessern. Ein trennbares System von Fahrzeugen mit verschiedenen Wechselbehältern ist ebenfalls eine Option, den Güterverkehr wirtschaftlicher zu gestalten.

Die Stellung der Eisenbahnindustrie als Technologieträger muss langfristig gefestigt werden. Deshalb ist die Einrichtung entsprechender Kooperationsprojekte mit der wissenschaftlichen Forschung geplant. Auch die Berufsausbildung im Speditionsgewerbe soll stärker auf die Belange des Bahnverkehrs zugeschnitten werden.

Die Liste der Vorschläge ist lang, dabei müsste zunächst ein innovationsfreundlicheres Klima geschaffen werden. Die bestehende steuerliche Mehrbelastung des Schienengüterverkehrs durch EEG-Umlage und Energiesteuerbelastung ist umweltpolitisch nicht mehr zeitgemäß, so werden nötige Investitionsmittel der EVU gebunden. Auch muss die Einhaltung von Lohn- und Sozialstandards über alle Sparten des Transportwesens hinweg gewährleistet werden, um Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Systemen vorzubeugen.

Mit der bereits verkündeten Reduzierung der Trassengebühr ist ein Anfang gemacht. Messen lassen müssen sich die Verantwortlichen allerdings am künftigen Erfolg ihrer Initiative. Da ein Großteil der gemachten Versprechungen erst auf die Zeit nach der Bundestagswahl fällt, darf man gespannt bleiben. □ *Bernd Keidel*


FOTO: STEPHAN KARKOWSKI

Die Schieneninfrastruktur soll auf Züge mit 740 Metern Länge optimiert werden. Dies betrifft insbesondere Magistralen wie die Rheinstrecke.

RIOGRANDE Dampf • Reise • Abenteuer FILM-EXPRESS **Die Filmprofis**

Die berühmten Schnellzug-Renner der Bundesbahn DB



Die 03, in Fachkreisen auch als die leichte Pazifik bekannt, stand Zeit ihres Schienendaseins meist im Schatten ihrer berühmten Schwester 01, der sie allerdings mit 298 gebauten Exemplaren schon zahlenmäßig überlegen war. 145 Exemplare dieser letztendlich sehr zuverlässigen Baureihe verblieben bei der Bundesbahn. Die Bahnbetriebswerke Hamburg-Altona und Ulm gehörten zu den letzten Hochburgen der Bundesbahn-03, an der Donau beendeten schließlich die letzten Null-Dreier im Jahre 1972 ihre aktive Laufbahn bei der DB. Dieser Film zeigt einmalige und bisher unveröffentlichte Szenen aus dem Alltagsbetrieb dieser beiden 03-Einsatzstellen. Während der letzten zehn Einsatzjahre bewährten sich die Loks voll und ganz, als sie keine Höchstleistungen mehr erbringen mussten. Das wurde gekonnt auf Zelluloid festgehalten. Wie immer ergänzen Erzählungen von alten Eisenbahnern und Fachleuten die perfekt nachvertonten historischen Filmaufnahmen.

Laufzeit 80 Minuten • Best.-Nr. 6385 • € 16,95



Best.-Nr. 6319 • € 16,95



Best.-Nr. 6357 • € 16,95



Best.-Nr. 6368 • € 16,95



Best.-Nr. 6378 • € 16,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] www.vgbahn.de

Erhältlich direkt bei:
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RioGrande-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81 -100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de



Wie der Zugbetrieb funktioniert



Wir wissen viel über Lokomotiven, über einzelne Strecken und Epochen. Wenig bekannt sind hingegen die betrieblichen Abläufe. Welche Regelwerke lagen dem Zugbetrieb der Deutschen Reichsbahn vor 1949 zugrunde?
Der Inhalt und Aufbau von Dienstfahrplänen ist Gegenstand dieses Buches. Fahrplanbeispiele aus einzelnen Direktionen mit bestimmten Zugläufen, Angaben zu Bahnhöfen und Blockstellen sowie zur Bespannung lassen die DRG lebendig werden. Autor Andreas Rasemann hat sein grundlegendes Buch mit Auszügen aus Dokumenten und Vorschriften sowie Aufnahmen aus dem Betriebsalltag illustriert. Sein Ziel ist es, den Bereich des Fahrplanwesens erlebbar und die Zusammenhänge zwischen Verkehrsplanung und Bahnbetrieb nachvollziehbar zu machen. Dieses Werk schließt eine Lücke in der Eisenbahnliteratur!

176 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, mehr als 150 Fotos und Faksimile-Abbildungen

Best.-Nr. 581730 | € 29,95

Erscheint Ende September 2017





VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

Frisch lackiert, aber noch ohne Drehgestelle zeigt sich ein Endwagen des Tz 331 Mitte Mai. Mittlerweile ist er wieder im Einsatz.

20 Jahre ist es her, da präsentierte die DB AG mit dem ICE 3 ihr neues Flaggschiff. Nun werden die 66 Züge der Baureihen 403 und 406 fit gemacht für die kommenden zwei Jahrzehnte.



Überblick bewahren heißt es bei den Arbeiten an den Kabelbäumen, entsprechend hängen in allen Wagen genaue Pläne aus.

Bereit für die Zukunft

Zufrieden läuft Uwe Kessler in der Inbetriebnahmehalle des Fahrzeug-Instandhaltungswerks Nürnberg an einem ICE 3 vorbei. „Triebzug 333 ist fast fertig, der geht heute Abend noch raus", erklärt mir der Werkleiter von „NNX". Drei Züge der Baureihe 403 hatten bei meinem Besuch Ende Mai das Modernisierungsprogramm (neudeutsch: Redesign) bereits durchlaufen, an drei weiteren wurde eifrig gearbeitet. Rund 210 Millionen Euro will die Deutsche Bahn AG bis



2020 in ihre 66 Züge der ersten Bauserien der ICE 3-Familie (50 Fahrzeuge der Baureihe 403, 16 Mehrsystem-Fahrzeuge der Baureihe 406) investieren, um sie optisch und technisch auf Vordermann zu bringen.

Zur Besichtigung des neu gestalteten Innenraums müssen Kessler und ich Überschuhe anziehen. Der Putztrupp war schon da. Die Bahn verspricht ihren Fahrgästen durch das Redesign eine bessere Ausstattung, vieles erinnert dabei an den Innenraum des neuen ICE 4. Am auffallendsten sind dabei wohl die neuen Sitze, die in einer aufwendigen Ausschreibung ausgewählt wurden. Von neun teilnehmenden Bietern schafften es zwei in die Endauswahl, sie durften anschließend je rund 70 Probesitze liefern, die von der DB AG in zwei Zügen im Fahrgastbetrieb erprobt wurden. Am Ende entschied man sich für die gleichen Sitze, die auch im ICE 4 montiert werden, und bestellte 29 604 Exemplare beim italienischen Hersteller Clerprem.

Durch deren flachere Bauweise und eine geänderte Bestuhlung gelang es, sowohl mehr Sitze als auch größere Gepäckablagen im Triebzug unterzubringen. Laut Konzernvorstand Berthold Huber war dies notwendig „da die Züge immer voller werden." Der Sitzabstand habe sich dabei aber nicht negativ verändert und sei nach wie vor größer als im Fernbus oder der Holzklasse im Flieger. Bewusst habe man sich deswegen auch gegen die Schaffung von Fahrradstellplätzen entschieden. Beim Verstellen in die Ruheposition fällt der Sitz nicht mehr dem Hintermann auf die Knie, sondern rutscht in seiner Schale nach vorne. Jeder Sitz, auch bei den Doppelsitzen, verfügt nun über eine eigene Steckdose für Notebook oder Smartphone. Die Sitzplatznummer samt Reservierungsanzeige befindet sich jetzt an der Kopfstütze, neue Piktogramme und Banderolen sollen dem Fahrgast die Orientierung im Zug erleichtern. Monitore an den Decken der Großraumbereiche und den Abteilwänden informieren künftig genau über den Reiseverlauf und die Anschlussverbindungen an den Bahnhöfen. Während der Fahrt wird ähnlich wie im Flugzeug regelmäßig eine Landkarte eingeblendet, auf der die aktuelle Position markiert ist. Auch die Displays an den Einstiegstüren werden vergrößert.





Der Blick in den Großraumwagen zweiter Klasse offenbart die vielen Gemeinsamkeiten mit dem neuen ICE 4. Die Anzeige der Sitzplatzreservierung ist nun in die Kopflehne integriert.

Viele Gemeinsamkeiten mit dem neuen ICE 4

Für Familien wurde das Kleinkindabteil überarbeitet, es verfügt nun neben ausreichend Stellplatz für den Kinderwagen auch über eine Spielecke. Das bisher eher bescheidene Bordbistro weicht einem vollwertigen Bordrestaurant mit 20 Sitzplätzen. Direkt nebenan finden künftig die Zugbegleiter einen kleinen Pausenraum. Die Wände der Toilettenräume sollen dank einer speziellen Folie künftig resistenter gegen Vandalismus sein.



FOTOS: ANDREAS DOLLINGER

Hell, aber erstaunlicherweise sehr beengt wirkt ein entkernter Wagen. Dieses bisherige Bord-Bistro wird zum Bord-Restaurant umgebaut.

Was dem Fahrgast künftig geboten wird, ist Ergebnis einer jahrelangen Vorbereitung. Noch während vor vier Jahren in den Werkhallen die letzten ICE 2 umgebaut wurden, beschäftigte sich ein Planungsstab bereits mit der Frischzellenkur für die dritte ICE-Generation. Wie Projektleiter Jan Poppendieck erläutert, galt es dabei, sowohl die Wirtschaftlichkeit des Umbaus als auch die Aufrechterhaltung der Zulassung der Züge durch das Eisenbahnbundesamt ständig im Auge zu behalten. Der Einbau von ETCS, das für den Einsatz der Züge auf der Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt notwendig wird, stand daher besonders im Fokus. Bis Dezember sollen zehn umgerüstete Züge zur Verfügung stehen.

Wie Triebzug 333 wenige Wochen vorher noch ausgesehen hat, zeigt sich in der Halle nebenan: Komplett entkernt präsentieren sich dort einige Wagen, in einem anderen werden gerade die letzten Seitenverkleidungen ausgebaut. An den Wänden ist die Isolierung sichtbar, von der Decke hängen dicke Kabelbäume und statt



DB-Vorstand Huber und Werkleiter Kessler (von links) mit Projektleiter Dr. Hausmann (rechts) in der Komponentenwerkstatt Bordküche.



Der Endwagen von Tz 331 ist schon frisch lackiert, jetzt erhält die Kupplung noch einen letzten Check. Im Hintergrund ist ein Mittelwagen der Vorgängergeneration zu sehen.

auf Teppichboden laufen wir über Plastikfolie. Mit dem Auslaufen des Modernisierungsprogramms am ICE-T begann man Ende 2016 am Nürnberger Hasenbuck mit den Arbeiten am ersten ICE 3. Probeweise. Nachdem Erfahrungen gesammelt und Arbeitsabläufe organisiert waren, wird nun im Abstand von jeweils drei Wochen ein Zug nach dem anderen aus dem Fahrgastverkehr gezogen und in die große Richthalle unweit des Rangierbahnhofs überstellt. Auf dem Programm steht die vollständige Entkernung des Innenraums. Auch alle technischen Komponenten wie Klimaanlage und Drehgestelle werden ausgebaut, zerlegt und gegebenenfalls ersetzt.

Viele ausgediente Teile wie Sitze, Tische oder Gepäckablagen gehen dabei oftmals nicht in den Müll, sondern finden bei Eisenbahnfreunden eine neue Verwendung. Dafür gibt es mittlerweile sogar Wartelisten. Neben der Modernisierung des Fahrgastraums werden gleichzeitig auch allgemeine Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt, die bei jedem Wagen mehr oder weniger umfangreich ausfallen können. Genau dies macht den Zeitplan und die Logistik zu einem ambitionierten Unterfangen. Die Fertigung ist in einzelne Arbeitsstände und Werkstätten

In neun Wochen entsteht ein (fast) neuer Zug

für Komponenten gegliedert. Nach maximal drei Tagen muss jeder Wagen weiterrücken zum nächsten Arbeitsstand. Der Richthalle sind deswegen auch mehrere Werkstätten angegliedert, die sich um einzelne Komponenten kümmern, wie beispielsweise die Klimaanlage, Drehgestelle oder Schaltschränke. Neun Wochen nach dem Einrücken steht dann ein runderneuerter ICE 3 in der Inbetriebnahmehalle und kann kurz danach wieder den Fahrgastbetrieb aufnehmen. Dieser dreiwöchige Takt erlaubt es, dass die rund 150 für das ICE-Redesign abgestellten Mitarbeiter, rund ein Drittel der gesamten Belegschaft des Nürnberger Werks, immer an drei Zügen gleichzeitig arbeiten können.

Bevor Tz 333 aber wieder Fahrgäste befördern wird, gilt es noch, einige Arbeiten zu erledigen – immerhin hat die Qualitätskontrolle vor einigen Tagen über 500 kleine Mängel gefunden: scheppernde Klappen, weil Gummipuffer fehlen, klemmende Sonnenblenden, zu große Spaltmaße bei Glastüren der Abteile, verschmutzte Sitze oder falsch angeschlossene Beleuchtungskabel. Der Schmutz an der Fahrzeugnase zeugt von einer ersten Probefahrt und markiert zeitgleich die letzte Arbeit am Zug: „Die Außenreinigung ist für 19 Uhr bestellt“, erklärt mir der Werkleiter zum Abschluss. □ *Andreas Dollinger/ke*



Die meisten Züge werden parallel zum Redesign auch hauptuntersucht, wobei umfangreiche Arbeiten an den Drehgestellen anfallen.



Auch die Klimaanlagen werden auf Vordermann gebracht. Nach Austausch der Filter kommen sie frisch versiegelt wieder an ihren Platz.

FOTOS: ANDREAS DOLLINGER

www.lanckenau.de

DR-Nostalgie in 1:120

TT-Anlage in Perfektion, hervorragend präsentiert, mit vielen Anregungen zum Nachbau.

■ Eingebettet zwischen den Wäldern und Felsen eines ostdeutschen Mittelgebirges liegt das fiktive Örtchen Lanckenau, Schauplatz der beeindruckenden TT-Anlage Mirko Kühns. Das Anlagenthema ist klassisch, eine eingleisige Hauptstrecke mit abgehender Nebenbahn zur Zeit der Deutschen Reichsbahn der 1970er- und 1980er-Jahre. Die Ausführung jedoch sucht ihresgleichen. Erklärtes Ziel des Erbauers ist es, eine ansehnliche Modellbahn zu bauen, die möglichst wenig kosten soll. Aus einfachsten Materialien, oftmals Holz, Karton oder Papier, entstehen im Maßstab 1:120 wahre Kunstwerke von äußerst realistischer Gestalt. Neben vielen Bildern und zahlreichen Basteltipps bietet diese Seite sogar maßstäbliche Papier-Bastelbögen zum Download an. Schnell merkt der Besucher: Lanckenau ist eine Reise wert.

www.holzroller.de

Elektro-Klassiker

Alles rund um die Elektrolokomotiven der Baureihen E 11, E 42 und E 251 der DR.

■ Auch acht Seiten sind für eine der prägenden Baureihenfamilien der Deutschen Reichsbahn noch zu kurz. Wer neugierig geworden ist auf mehr, der wird hier fündig: Jede der drei Schwesterbaureihen wird in eigenen Kapiteln ausführlich vorgestellt, von der Entwicklungs- bis zur Einsatzgeschichte. Eine Aufstellung konstruktiver Details, Datenblätter und Lieferlisten vervollständigen die Präsentation. Über die Lieferlisten lässt sich zudem der Lebenslauf jeder Lokomotive in Kurzform abrufen. Ergänzt wird das Angebot noch um eine Beheimatungsstatistik sowie einen Überblick über die erhaltenen Exemplare. Die Upload-Funktion lädt Hobby-Fotografen dazu ein, dieses Projekt nach Kräften zu unterstützen.

www.3seenbahn.de



Bahnidyll im Hochschwarzwald

Mit der IG 3-Seenbahn e.V. nach Seebrugg.

■ Der Bahnhof Seebrugg ist ein Glücksfall für alle Eisenbahnfreunde. Malerisch am Südufer des Schluchsees im Hochschwarzwald gelegen, die Gleisanlagen von Wald und See umrahmt. Als die DB im Jahr 2008 die Stilllegung und den Abriss aller Bahnanlagen plante, schlug die Stunde dieses eigens gegründeten Vereins. Seither hat man viel erreicht: Die Stilllegung des Bahnhofs konnte abgewendet werden, heute halten auch wieder Züge der DB AG am Ufer des Schluchsees. Die Aktiven des Vereins initiieren regelmäßige Dampf-Sonderfahrten mit authentischen Fahrzeugen der Höllental- und Dreiseenbahn von und nach Seebrugg. Doch den Verantwortlichen bleibt keine Zeit, um sich auf dem Erreichten auszuruhen – schließlich ist neben der Sanierung auch der langfristige Erhalt aller Bahnanlagen in und um Seebrugg das erklärte Ziel des Vereins. Dessen elegante Homepage bietet einen Überblick über vergangene und geplante Aktionen.

www.siegerlandbahn.de

Westfälische Bahngeschichte(n)

Die Eisenbahn im Siegerland zwischen gestern, heute und morgen.

■ Im Süden des heutigen Nordrhein-Westfalen liegt das Siegerland. Eine unwegsame, waldreiche Mittelgebirgslandschaft, die all das zu bieten hat, was das Eisenbahnerherz höher schlagen lässt. Anschaulich vermittelt dieser optisch und inhaltlich hervorragend gemachte Internetauftritt den Reiz einer einmaligen Eisenbahnregion. Neben der Baugeschichte der privat und von Staats wegen initiierten Eisenbahnen, werden auch Land und Leute in einem eigenen Kapitel vorgestellt. Der Ausbau der Bahnstrecken rund um den Siegener Bahnhof, den wichtigsten Knotenpunkt der Region, wird anschaulich beschrieben, ebenso die Geschichte der zugehörigen Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerke. Über eine bloße Technikdokumentation gehen die Macher der Seite bereits mit ihrer ausführlichen Würdigung der kulturellen und wirtschaftlichen Bedeutung der Eisenbahn für das Siegerland hinaus. Doch es gibt noch eine andere Seite der Medaille: Das ländlich geprägte Siegerland ist auch ein Paradebeispiel für den Rückbau bestehender Schieneninfrastruktur und die Abkopplung einer ganzen Region vom hochwertigen Reiseverkehr. Und so ist diese Seite letztlich auch ein verkehrspolitisches Plädoyer für ein Umdenken in der Politik – hin zu nachhaltigen und zukunftsgerichteten Mobilitätskonzepten.

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE“,
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Freudlos

Betrifft: „Freude auf der ganzen Linie“, Heft 8/2017

Als ich las, dass für den Wiederaufbau der x-ten Schmalspurbahn in Sachsen 40 Millionen Euro investiert wurden, stockte mir der Atem. Gerade weil es mit der Preßnitztalbahn als Museumsbahn und der Zittauer Schmalspurbahn mit den verschiedenen Epochezügen bereits tolle Schmalspurbahnen in Sachsen gibt, erscheint mir der teure Wiederaufbau für zwei täglich fahrende Zugpaare überflüssig. Mit dieser Summe hätte man den Ausbau der Strecke Schwarzenberg – Annaberg-Buchholz zu einer normalspurigen Museumsbahn forcieren können. Ein regelmäßiger Betrieb mit den für Sachsen typischen Nebenbahnlokomotiven 86 333 und 75 515 wäre dann möglich und sicherlich die Erfüllung eines Traumes vieler Eisenbahninteressierter. Die Aufarbeitung der 75 515 hätte nur ein Prozent der genannten Investitionssumme gekostet.

Siegfried Grassmann, E-Mail

Mehr Liebe zum Detail bei Modell-Kfz

Betrifft: „Klütziger Kaffeefahrt“, Heft 6/2017

Ach du Schreck! Der Trabantfahrer sah gerade noch im Rückspiegel, dass er wohl etwas verloren hatte. Zum Glück hatten sich die Schranken geschlossen, und als Ortskundiger wusste er, dass es hier länger dauern könnte. Also ging er auf Suche. Es muss wohl das Nummernschild gewesen sein. So meine Erklärung für das Foto im Beitrag „Klütziger Kaffeefahrt“. Das soll keine Kritik darstellen, sondern nur eine Anregung auch für andere Modellbahner. Das Thema Kfz-Gestaltung wird etwas stiefmütterlich behandelt, finde ich. Ansonsten wieder eine sehr abwechslungsreiche Ausgabe.

Frank Dampf, E-Mail

Fehlerteufel

Betrifft: „Dichtung und Wahrheit“, Heft 8/2017

Wenn sich heutzutage jemand an Fraktur-Schrift versucht, kommen fast stets Rechtschreibfehler zustande, weil der feine Unterschied zwischen „langem S“ (immer innerhalb einer Silbe und in Zusammensetzungen wie sch, sp, st) und „Schluss-S“ (ausschließlich am Schluss einer Silbe, daher der Name) nicht beachtet wird. So auch bei der im Artikel „Dichtung und Wahrheit“ beschriebenen Anlage: Zwar wird etwa am Schiff vom „Seedienst Ostpreußen“ die korrekte „Tannenberg-Schrift“ verwendet, aber ausschließlich mit Schluss-S innerhalb von Zusammensetzungen, wo es nichts zu suchen hat. Schade!

Arnd Koch, E-Mail

Ortsangabe

Betrifft: „Immer hin und her“, Heft 7/2017

Auf Seite 86 wird eine Klappbrücke gezeigt – dazu eine Bemerkung: Diese Brücke befindet sich nicht in Bremen sondern in Bremerhaven. Zwei der gleich gestalteten Brücken befinden sich dort nebeneinander und überspannen den Verbindungskanal zwischen altem und neuem Hafen, gleich neben dem Deutschen Auswandererhaus.

Peter Raap, E-Mail

Alles richtig

Betrifft: „Insel unter Dampf“, Heft 8/2017

Zu der Aktion mit der 86 auf Usedom kann man allen Beteiligten nur gratulieren. Sowohl die Lok als auch der Zug sind stimmig. Somit wurden bei mir Erinnerungen wach. 1968 weilte ich ein paar Tage auf der Insel und sah bei der Anreise eine seltsame Lok mit Windleitblechen am Fähranleger in Wolgaster Fähre stehen. Eine 65 war es nicht. Beim Näherkommen konnte sie als 86 identifiziert werden: 86 323. Mit Windleitblechen kannte ich die 86 noch nicht. Ein vollbesetzter Zehn-Wagen-Donnerbüchsenzug brachte uns dann zum Urlaubsziel Bansin. Ihn zog 86 759, ebenfalls mit Windleitblechen, mit gefühlten 80 km/h über die Inselgleise mit Sandoberbau. Später beobachtete ich einen Pmg, bei dem vor den zehn Donnerbüchsen noch fünf O-Wagen eingestellt waren. In Zinnowitz stand eine V 36 mit vier Triebwagen-Beiwagen zur Fahrt in Richtung Peenemünde bereit. Einziger Unterschied zur historischen Nachstellung vor ein paar Wochen war, dass damals die 86 zwischen Heringsdorf und Wolgaster Fähre in beide Richtungen stets „vorwärts“ am Zug hingen. Heute gibt es wohl keine Drehmöglichkeit mehr?

Siegfried Bergelt, E-Mail



Mauerwerk

Betrifft: „Dichtung und Wahrheit“, Heft 8/2017

Ich schicke Ihnen eine Postkarte als Beweis, dass es dort außer den Buden für Haltepunkte auch gemauerte Hochbauten gab. Neukirch war vom Anschlussbahnhof Britannien nur 2,4 Kilometer entfernt und war wohl Betriebsmittelpunkt. Entgegen der Ansicht, dass der Bahnbau erst im Juli 1902 begann, belegt die Ansichtskarte, dass die Hochbauten schon im Juni 1902 fertiggestellt waren.

Siegfried Bufe, 84385 Egglham





Dr. Oliver Götze (3. v. l.) und Russalka Nikolov (M.), eingerahmt von den Rednern des Abschieds- und Willkommensabends, vor der Empore des Nürnberger DB Museums.

Das DB Museum in Nürnberg bekommt eine neue Leitung. Auf Russalka Nikolov folgt Dr. Oliver Götze. In einem kleinen Festakt wurde sie verabschiedet.

Stabwechsel im DB Museum

Sechs Jahre war sie Hausherrin in der Nürnberger Lessingstraße. Nicht immer unumstritten. Russalka Nikolov, die zuvor Geschäftsführerin des Wissenschaftlichen Instituts für Schifffahrts- und Marinegeschichte in Hamburg war, führte ab 2011 das DB Museum sicher durch manche Untiefen. Im Juli 2017 geht sie in den Ruhestand. Am 6. Juli 2017 wurde sie bei einem Empfang an ihrer Wirkungsstätte würdig verabschiedet und ihr Nachfolger offiziell vorgestellt.

In Nikolovs nicht immer einfache Amtszeit fiel die Eingliederung des DB Museums in die 2013 gegründete „Deutsche Bahn Stiftung", die unter anderem den Fortbestand des ältesten Verkehrsmuseums der Welt sichern soll. Zu Nikolovs größten Verdiensten zählt, dass sie neben neuen Präsentationsansätzen auch das ausgesprochen beliebte und erfolgreiche Kibala (Kinder-Bahn-Land) initiiert hat, mit dem es der gebürtigen Bulgarin gelungen ist, die Jüngsten für die Welt der Schienen zu begeistern.

Nikolovs Nachfolger ist Dr. Oliver Götze, der vom Museum für Kommunikation in Berlin, seiner Heimatstadt, kommt, wo er zuletzt die Bereiche Öffentlichkeitsarbeit und Ausstellungen leitete und ab 2014 als stellvertretender Direktor wirkte. Eloquent und leidenschaftlich präsentierte sich der Enddreißiger bei seiner Vorstellungsrede. Ein paar neue Ideen habe er auch, aber es klang nicht danach, als wolle er das Haus vom Kopf auf die Füße stellen. Götze bekannte sich zu seiner Leidenschaft für die Bahn, was dem Traditionsstandort in Nürnberg sicher nicht schadet. □ *S. Alkofer*



FOTOS: ALKOFER

Nürnbergs OB Dr. Ulrich Maly hielt eine kurzweilige, mit Anekdoten gespickte Rede.



Karl-Friedrich Rausch dankte Russalka Nikolov im Namen der DB AG-Stiftung.



Dr. Oliver Götze würdigte seine Vorgängerin und stellte eigene Ideen vor.



Dr. Bastian Grunberg, Geschäftsführer der Stiftung, umarmte Nikolov zum Abschied.





Eisenbahn-Romantik-Video-Express

Das tolle Unterhaltungspaket

Inzwischen hat Hagen von Ortloff die 146. Folge der erfolgreichen Serie Video-Express vorgestellt. Dieser DVD-Videofilm (Laufzeit 125 Minuten) bildet zusammen mit der farbigen Zeitschrift ZÜGE ein einzigartig spannendes und informatives Paket – und das zu einem besonders attraktiven Preis!

Die Zeitschrift: Kraftprotz für schwere Lasten: Baureihe 151 • Perfekter Kesselwagen: Mit den neuen H0-Kesselwagen liefert Märklin vier perfekt gemachte Modelle aus. Für lange Ganzzüge auf der Anlage sind das die passenden Fahrzeuge • Refit für den ICE: Für rund 210 Millionen Euro werden die 66 Triebzüge der Baureihen 403 und 406 nun in Nürnberg kräftig aufgehübscht

Die DVD: 50 Jahre DGEG• Großdiesel CC 72000 • Parade gleicher Lokentwicklungen bei DB und DR • Volldampf mit 11sm im Brohltal • IK im Preßnitztal • 78 468 • Lollo 216 002 • Museumsbahn Losheim

Bonus: Dampfwolken über der Lausitz

Video-Express plus ZÜGE im Set • Bestell-Nr. 8146 • € 15,95

Im Abo nur € 76,50 pro Jahr (6 Ausgaben)



Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • ER-Video-Express • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 0 • Fax 0 81 41/5 34 81 100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
Oder im gut sortierten Fachhandel



www.facebook.de/vgbahn

MODELLEISENBAHN LIVE UND HAUTNAH

Die Themen:

- Hafen mit Klappbrücke
- Baureihe 103 von Trix
- Gute und günstige Bausätze
- Farbbehandlung Gleise und Felsen

Best.-Nr. 7554 • 14,80 €

Mehr MobaTV unter **www.modellbahn-tv.de** (inkl. Infos zu allen lieferbaren Ausgaben)







WEITERE FASZINIERENDE MOBATV-AUSGABEN



Best.-Nr. 7553
€ 14,80



Best.-Nr. 7552
€ 14,80



Best.-Nr. 7551
€ 14,80



Best.-Nr. 7706
€ 14,80

RioGrande-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel. 08141/534810 • Fax 08141/53481100 • E-Mail bestellung@vgbahn.de • www.modellbahn-tv.de • www.riogrande.de • www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

Sowohl die alte Signaltechnik als auch die Dieseltriebwagen der Baureihe 611 haben auf der hinteren Höllentalbahn bald ausgedient. Die Strecke wird in das Netz der Breisgau-S-Bahn integriert.



Im Jahr 2018 wird die Strecke zwischen Donaueschingen und Neustadt (Schwarzwald) für mehrere Monate komplett gesperrt. Grund dafür ist die umfassende Modernisierung.

Bald elektrisch

Die Bahnstrecke zwischen Donaueschingen und dem Bahnhof Neustadt (Schwarzwald) in der Gemeinde Titisee-Neustadt wird im Rahmen des Projekts „Breisgau-S-Bahn-2020“ grundlegend modernisiert. Künftig sollen Elektrotriebwagen zwischen Freiburg, Titisee-Neustadt und Donaueschingen verkehren und die bisher eingesetzten Dieseltriebwagen ersetzen. Ein dichterer Fahrplan und letztlich auch geringere Betriebskosten sind die Ziele, die mit



Auch in Löffingen gibt es noch Formsignale. Der Bahnübergang wird vom Fahrdienstleiter im Bahnhof bedient.



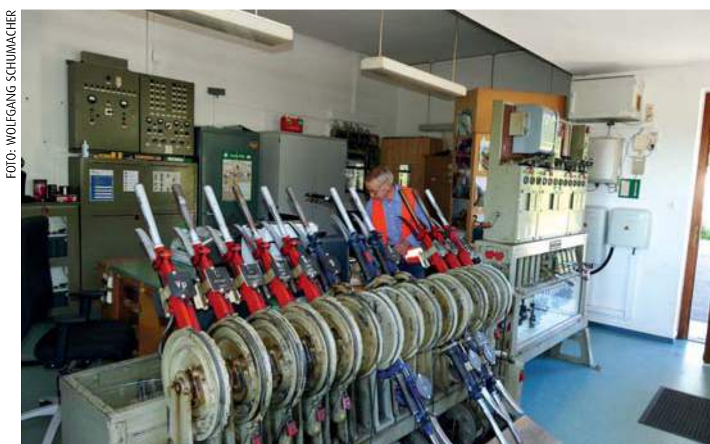
Das markanteste Bauwerk der Strecke ist das Viadukt über die Gutachschlucht. Links im Bild sieht man den ehemaligen Abzweig nach Lenzkirch und Bonndorf, auf dieser Trasse verläuft heute der Bähnle-Radweg.

diesem Ausbau erreicht werden sollen. Verschwinden werden allerdings die bei Eisenbahnfreunden beliebten Formsignale und damit auch die Arbeitsplätze der Fahrdienstleiter entlang der einstigen Magistrale Freiburg – München, auf der noch bis 2003 der legendäre Heckeneilzug „Kleber-Express" verkehrte. Das künftig geplante Angebot auf der hinteren Höllentalbahn umfasst einen Stundentakt zwischen Neustadt (Schwarzwald) und Donaueschingen, der in den Hauptverkehrszeiten bis zu einem Halbstundentakt verdichtet werden kann. Auch soll das Angebot gegenüber heute in den Tagesrandzeiten ausgeweitet werden. Die östliche Höllentalbahn wird künftig von der Linie S1 der Breisgau-S-Bahn bedient, die dann durchgängig zwischen Breisach beziehungsweise Endingen über Freiburg Hauptbahnhof und Villingen verkehrt. Somit entfällt das heute in Neustadt (Schwarzwald) notwendige Umsteigen, es kommt zu einer stündlichen umsteigefreien Verbindung zwischen den Städten Vil-

		Titisee				6 12		
36		Neustadt (Schwarzw) (805 m) 3 ○			6 18		
		Neustadt (Schwarzw)	0 11			6 26	
47		Rötenbach (Baden) (831 m)	0 21			6 36	
52		Löffingen (803 m)	0 26			6 41	
58		Bachheim	|			6 46	
61		Unadingen	|			6 49	
66		Döggingen (748 m) ○	0 37			6 54	
		Döggingen	0 38			6 55	
74		Hüfingen Mitte (677 m) 80	0 45			7 02	
76		Donaueschingen (677 m) 742, 755 80 3 ○	0 48			7 07	
		nach					

Im elektronischen Kursbuch auf www.bahn.de/kursbuch findet man die Strecke unter der Nummer 727.

FOTO: WOLFGANG SCHUMACHER



Bald Geschichte: Die alte, aber zuverlässige Technik, wie hier im Bahnhof Döggingen, wird in wenigen Monaten ausgedient haben.

Papier auf der Schiene

Güterzüge abseits der großen Hauptbahnen sind leider selten geworden. Auf der hinteren Höllentalbahn verkehrt noch eine Übergabe von Villingen über Donaueschingen zur Papierfabrik nach Neustadt. Der Zug läuft montags, mittwochs und freitags mit einer 294 (V 90) von DB Cargo und ist oftmals bis zu zwei Stunden vor Plan anzutreffen.

Die offiziellen Fahrzeiten der Züge (EK 55837/55838) lauten:

Villingen	**13.55 Uhr**
Donaueschingen	**14.00 Uhr/14.20 Uhr**
Döggingen	**14.30 Uhr**
Löffingen	**14.43 Uhr/14.49 Uhr, Zugkreuzung**
Neustadt	**15.05 Uhr, Übergang aufs Industriegleis**
Neustadt ab	**15.50 Uhr**
Löffingen	**16.08 Uhr/16.12 Uhr, Zugkreuzung**
Döggingen	**16.24 Uhr**
Donaueschingen	**16.35 Uhr**
Villingen	**16.45 Uhr**



FOTOS (4): KORBINIAN FLEISCHER

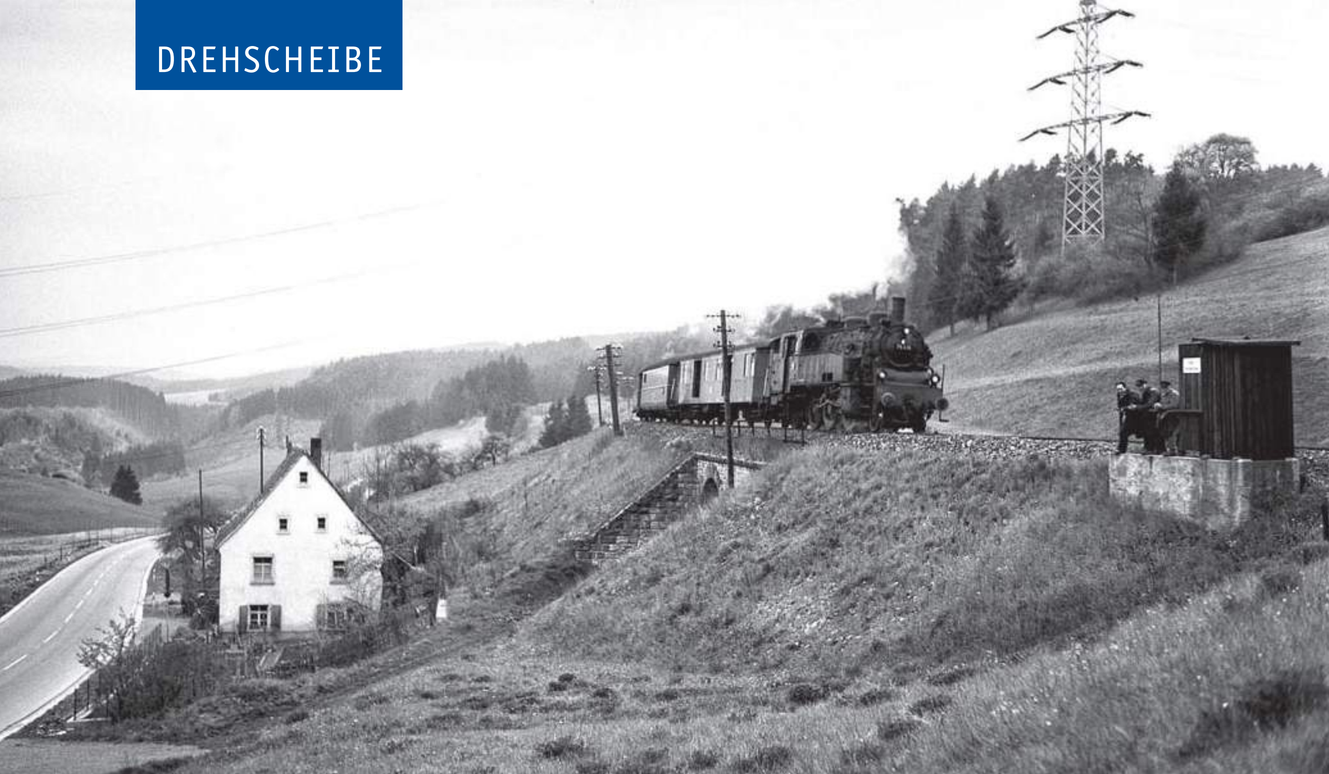


FOTO: ULRICH MONTFORT

75 416 war am 11. Mai 1960 mit dem Eilzug 4609 von Freiburg nach Konstanz unterwegs, als Ulrich Montfort sie kurz vor der Einfahrt in den Dögginger Tunnel erwischte.

lingen-Schwenningen und Freiburg. Die Haltepunkte Bachheim und Unadingen werden dann von allen Zügen des Stundentakts bedient. Durch das in Titisee vorgesehene Kuppeln und Flügeln von Zügen wird der Bahnhof Neustadt von Freiburg aus künftig halbstündlich bedient. Dabei wird bei dem aus Richtung Freiburg kommenden und stündlich nach Seebrugg verkehrenden Zug in Titisee ein Zugteil abgekuppelt, der dann nach Neustadt weiterfährt. In der Gegenrichtung werden die beiden Zugteile entsprechend in Titisee gekuppelt.

Zum Einsatz gelangen fabrikneue Triebwagen vom Typ Coradia Continental, die etwa auch zwischen Dresden und Hof eingesetzt werden. Betrieben wird die Linie S1 von der DB Regio AG, die sich bei einer europaweiten Ausschreibung gegen ihre Mitbewerber durchsetzen konnte.

Vorbei ist dann aber auch die Eisenbahn-Romantik, die heute von dieser Strecke ausgeht. Wenn man von den Rückbauten einiger Bahnhofsgleise und dem

Zustand wie in der Dampflokzeit

Auflassen einzelner Bahnhöfe absieht, so befindet sich die Strecke bislang noch im Zustand der Dampflokzeit. Die in den 1990er-Jahren durchgeführten Begradigungen der Trasse sind kaum mehr sichtbar. Die Modernisierung umfasst aber nicht nur die Elektrifizierung, sondern auch Weichenverschiebungen in den Bahnhöfen Döggingen und Löffingen, wodurch die gleichzeitige Einfahrt aus beiden Richtungen möglich sein wird. Die mechanischen Stellwerke in Löffingen und Döggingen weichen ihren elektronischen Nachfolgern. Ebenfalls neu gebaut werden müssen mehrere Bahnübergänge und Straßenüberführungen. Nicht zuletzt werden die Bahnsteige auf eine einheitliche Höhe von 55 Zentimetern gebracht, um einen barrierefreien Zugang zu den Triebwagen zu ermöglichen. In Döggingen verschwinden die beiden Außenbahnsteige, sie werden durch einen Inselbahnsteig ersetzt.

Aber nicht nur bei der hinteren Höllentalbahn wird es massive Veränderungen geben. Auch die Neigetechniktriebwagen der Baureihe 611, die in den Jahren 1996 und 1997 in nur 50 Exemplaren beschafft wurden, haben keine große Zukunft mehr. Kurz nach der Jahrtausendwende wurden alle Triebwagen im Bahnbetriebswerk Ulm zusammengezogen und erstmals gründlich überholt. Neben den Leistungen durchs Donautal und der Verlängerung über die hintere Höllentalbahn findet man die 160 km/h schnellen Triebwagen auch noch im IRE-Verkehr zwischen Basel, Schaffhausen, Friedrichshafen und Ulm, während die schnellen IRE-Leistungen Stuttgart – Tübingen – Aulendorf – Ulm bereits abgegeben wurden. Inzwischen sind zahlreiche Fahrzeuge abgestellt. Die durch zahlreiche Pannen und Probleme bekannt gewordenen Triebwagen werden von ihren Nachfolgern, den Fahrzeugen der Baureihe 612, ersetzt, die in anderen

Bähnle-Radweg



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

„Wir fahren zum Radfahren in den Hochschwarzwald". Bitte was? Mit Kindern ins Gebirge zum Radeln? Ja, Sie haben richtig gehört. Unweit der Höllentalbahn, ausgehend vom Bahnhof Titisee-Neustadt, startet der Bahntrassenradweg auf der alten Bahnlinie nach Bonndorf über Lenzkirch. Der Radweg bietet schöne Ausblicke in die Gutachschlucht bei sehr geringen Steigungen. Der Höhepunkt ist die Überfahrt über das Klausenbach-Viadukt.



FOTO: DIPL.-ING. HERBERT STEMMLER

Als es noch durchgehende Züge zwischen Donaueschingen und Freiburg gab, erfolgte in Neustadt (Schwarzwald) der Wechsel von der Diesel- auf die E-Lok und umgekehrt.

Netzen aufgrund von Neuausschreibungen nicht mehr eingesetzt werden dürfen.

Ursprünglich war geplant, die eigentlich noch jungen Fahrzeuge mit neuen Caterpillar-Motoren auszustatten. Doch diese Investition wurde nicht mehr getätigt. Die Originalmotoren von Mercedes-Benz sind allerdings lauftechnisch an ihre Grenzen gekommen und machen im Betrieb immer mehr Probleme, was zu Zugausfällen und Verspätungen führt. Auch bei den Fahrgästen sind die Fahrzeuge unbeliebt. Der hohe Einstieg erschwert die Mitnahme von Fahrrädern und Kinderwagen und die lauten Fahrgeräusche sind nicht unbedingt ein Komfortmerkmal. Hinzu kommen laufende Ausfälle der Klimaanlagen.

Während den Triebwagen wohl die wenigsten Fahrgäste nachtrauern werden, steht die alte Signaltechnik bei Eisenbahnfreunden doch deutlich höher im Kurs. Daher lohnt sich ein Besuch der Strecke noch im Sommer oder Herbst 2017, bevor auch dort die Baumaschinen auffahren werden und ein Stück alte Eisenbahn für immer verschwinden wird. Doch ohne die umfassende Modernisierung kann die in den 1970er- und 80er-Jahren akut stilllegungsbedrohte Bahnlinie auf Dauer nicht bestehen. Nach der grundlegenden Modernisierung wird die Strecke wieder gegenüber der parallel verlaufenden B 31, die gerne auch als „Schwarzwaldautobahn“ bezeichnet wird, deutlich konkurrenzfähiger sein. ☐

Korbinian Fleischer



FOTO: WOLFGANG SCHUMACHER

Immer zur vollen Stunde findet in Döggingen die planmäßige Zugkreuzung statt. Von der nahen Straßenbrücke aus kann man das Geschehen in aller Ruhe beobachten.

Im Norden Tschechiens, in der Region Ústí nad Labem, gibt es in den Sommermonaten schon seit Jahren einen regen Schienen-Ausflugsverkehr. In diesem Jahr überraschen die Betreiber mit zahlreichen Neuerungen.

Eisenbahn-Sommer

Der 810 435 bildete als Os 18350 Lovosice (Lobositz)–Most (Brüx) am 1. April den ersten regulären Zug in der Saison 2017, hier bei Sulejovice.



Die „Bardotka“ 749 039 macht am 1. April 2017 mit ihrem Sonderzug Halt im Bahnhof Třebenice (Trebnitz). Im Zuge der Betriebsübernahme durch die AŽD werden sämtliche Hochbauten komplett erneuert.

Böhmen mit der Bahn erleben: Schon seit dem 1. April findet in der nordtschechischen Region Ústí nad Labem (Aussig) ein touristisch orientierter Saisonverkehr statt. Dabei kommt ein breites Spektrum an Dieseltriebwagen verschiedener Eisenbahnunternehmen zum Einsatz.

Möglich wird dies durch eine gezielte Förderung aus öffentlicher Hand. Die Kommunalverwaltung beweist damit Gespür für das bahnhistorische Erbe der Region.

Im Vergleich zu den Vorjahren wird das Angebot um die Linie von Děčín nach Rumburk erweitert. Einen besonderen Status nimmt ab dieser Saison zudem die Stre-

cke von Lovosice nach Most ein. Deren mittlerer Abschnitt zwischen den Bahnhöfen Cížkovice und Obrnice wurde im Jahr 2016 von der tschechischen Firma für Sicherungstechnik AŽD Praha s.r.o. erworben. In den vergangenen Monaten hat die AŽD den Großteil der Gleis- und Signalanlagen der Strecke erneuert. Auch werden alle Hochbauten der Bahnlinie einer radikalen Frischzellenkur unterzogen. Hier sollen künftig neue Technologien zur automatischen Steuerung von Zügen unter realistischen Bedingungen erprobt werden. Zu diesem Zweck erwarb die AŽD drei Triebwagen und zwei Beiwagen der Baureihen 810 und 010.

Ausflugsbetrieb von April bis Ende Oktober

Zur Saisoneröffnung am 1. April präsentierte die AŽD neben den frisch lackierten neuen Triebwagen auch die hauseigene „Bardotka“ 749 039, die mit einem kuriosen Sonderzug auf der 45 Kilometer langen Strecke zwischen Lovosice und Most unterwegs war. Im regulären Streckendienst verkehren nun die 810/010-Garnituren im Wechsel mit historischen Triebwagen der Baureihe 831.

Auch ansonsten herrscht Vielfalt auf dem Sommer-Streckennetz der Region, ganze fünf Bahngesellschaften teilen sich den Betrieb auf den insgesamt sechs Routen (T1 bis T6). Gefahren wird immer samstags sowie an allen Sonn- und Feiertagen noch bis zum 31. Oktober 2017. □

Niels Kunick/ke

STRECKEN UND BAUREIHEN

T1 mit BR 801 der KŽC:
Česká Kamenice (Böhmisch Kamnitz) – Kamenický Šenov (Steinschönau)

T2 mit BR 854 (810/843) der ČD:
Děčín (Tetschen) – Rumburk (Rumburg)

T3 mit BR 801 der MBM:
Ústí nad Labem (Aussig) – Zubrnice (Saubernitz)

T4 mit 831 oder 810 der AŽD:
Lovosice (Lobositz) – Most (Brüx)

T5 mit 830/831 der KŽC:
Libochovice (Libochowitz) – Roudnice nad Labem (Raudnitz a. d. Elbe)

T6 mit 810 der RC:
Kadaň (Kaaden) – Podbořany (Podersam) / Radonice u Kadaně (Radonitz)



Die sechs Strecken des Saisonverkehrsangebots der Region Ústí nad Labem liegen unmittelbar hinter der deutsch-tschechischen Grenze und sind auch von Deutschland aus gut erreichbar.

GRAFIK: MEB



Im Bahnhof Obrnice (bei Most) endete der von der „Bardotka“ 749 039 gezogene Sonderzug. Er traf dort auf den Gegenzug nach Lovosice, bestehend aus 810 435-8 und einem Beiwagen.



FOTOS (4): NIELS KUNICK

Am 29. April 2017 erreicht 854 016 den Bahnhof Mlýny. Bis Krásná Lípa (Schönlinde) wurde dem Zug ein 810-Beiwagen (Gattung BDtax) für die Fahrradbeförderung beigestellt.

Bereits in Ausgabe 4/2017 berichteten wir über die spannende Geschichte der Eisenbahn in Bulgarien. Im Rahmen unserer Serie über den Bahnbetrieb in der Europäischen Union zeigt Rainer Schnell nun aktuelle Entwicklungen im bulgarischen Eisenbahnwesen auf.

Vor großen Herausforderungen



Typischer Bahnbetrieb in Bulgarien: 43-309 (links) begegnet am 2. Oktober 2016 dem Fast7631 Lom – Sofia mit 45-113 im Bahnhof von Svoge.

Die Bulgarische Staatsbahn BDŽ fährt schon seit rund drei Jahrzehnten unter angespannten wirtschaftlichen Bedingungen und muss auch noch in den kommenden Jahren große Herausforderungen meistern. Nach der politischen Wende 1990 und der langsam voranschreitenden Erholung der bulgarischen Wirtschaft erfolgte im Verkehrswesen ein Wandel hin zum Individualverkehr, was bei der BDŽ eine Abwärtsspirale auslöste. Seit der Aufnahme Bulgariens in die Europäische Union am 1. Januar 2007 wird versucht, diesen Trend zu stoppen oder gar umzukehren.

In einer Bestandsaufnahme wurden die Probleme der Staatsbahn beim Namen genannt und milliardenschwere Zukunftskonzepte erarbeitet. Ein großer Teil der Bahnstrecken wurde vor mehr als 50 Jahren nach den damaligen Standards erbaut.

Das Bahnnetz Bulgariens steckt im Sozialismus fest

Diese Linien erlauben eine Geschwindigkeit von maximal 100 km/h, doch die Optionen zum Einhalten dieses Tempos bei Gewährleistung der Sicherheit sind erschöpft. Große Teile der Bahnanlagen sind am Ende ihrer Lebenszeit angelangt. Fast alle Sicherheitseinrichtungen, Telekommunikationssysteme und Energieversorgungsanlagen wurden zwischen 1965 und 1985 in Betrieb genommen und erfüllen nicht mehr die modernen Interoperabilitäts-Standards. Das nationale Eisenbahnnetz und dessen Betrieb sind, bis auf wenige Ausnahmen, nicht in das europäische Netz integriert. Wichtige See- und Flusshäfen haben nur unzureichende Anbindungen an das Bahnnetz. Auch die Flughäfen des Landes verfügen über keine oder mangelnde Verbindungen zum bestehenden bulgarischen Schienennetz.



Kaum zu glauben, aber einige der erst 2005 beschafften Desiros von Siemens sind wegen rückläufiger Fahrgastzahlen bereits abgestellt. Desiro 10-045 fährt am 30. September 2016 durch den Hauptbahnhof von Sofia.

Seit 2007 wird mittels EU-Strukturfonds massiv in das Transportwesen Bulgariens investiert. Die wichtigsten Projekte bei der Eisenbahn sind dabei:

» Umfassende Modernisierung der Strecken Vidin – Sofia, Sofia – Pernik – Randomir, Sofia – Dragoman und Sofia – Plovdiv.

» Sanierung der Eisenbahninfrastruktur auf der Strecke Plovdiv – Burgas.

» Elektrifizierung und Rekonstruktion der Strecke Plovdiv – Svilengrad und von dort weiter bis an die Grenze zur Türkei.

» Modernisierung des Hauptbahnhofs von Sofia und anderer wichtiger Stationen.

» Einrichten von effizienten Bahnverbindungen zu und aus den Nachbarländern.

» Aufbau eines ERTMS-Systems und eines flächendeckenden GSM-R-Netzwerks.

Viele Projekte sollen den Bahnbetrieb modernisieren

Bis diese ehrgeizigen Ziele erreicht sind, gilt es, viele Hürden und Widerstände zu überwinden. Bis dahin verfügt die BDŽ über einen Bahnbetrieb, der in seinen Grundzügen auf die 1960er-Jahre zurückgeht und der allenfalls bei Eisenbahnfreunden, die an nostalgischem Flair Gefallen finden, Begeisterung hervorrufen dürfte.

Bereits 2002, also schon vor dem 2007 erfolgten EU-Beitritt Bulgariens, wurde die Infrastruktursparte der Staatsbahn BDŽ als staatseigenes „Nationales Schieneninfrastrukturunternehmen" (NKZI) abgespalten. Die bis heute ebenfalls staatseigene Holding BDŽ EAD steuert die Eisenbahnverkehrsunternehmen und alles, was dazugehört. Als Folge dieser Maßnahmen haben sich einige Wettbewerber, vornehmlich im Güterverkehr, erfolgreich etabliert.

Die 2004 gegründete Bulgarian Railway Company AD (BRC) ist Bulgariens erste Open-Access-Güterbahn und gehörte bei ihrer Gründung zu je 50 Prozent der rumänischen Privatbahn Grup Feroviar Roman (GFR) und dem Chemieunternehmen Agropolychim AD.

Bulmarket DM ist eine private Gesellschaft, die mit Flüssiggas (LPG) handelt. Die Gesellschaft befördert vor allem Güterzüge in der Umgebung der Donau über ein eigenes Hafenterminal mit Lagerhallen.

Anfang 2010 gründete die DB AG eine eigene Landesgesellschaft für Bulgarien mit dem Namen DB Schenker Rail Bulgaria. Das Unternehmen eröffnete 2013 neben dem Stammsitz in Pirdop ein Büro in Sofia. Als erstes EVU neben der Staatsbahn verfügt DB Schenker Rail Bulgaria über Grenzabkommen mit der türkischen Staatsbahn TCDD sowie der serbischen Staatsbahn Železnice Srbije.

Auch das 2013 gegründete Tochterunternehmen Rail Cargo Carrier Bulgaria der zu den ÖBB gehörenden Rail Cargo Carrier erbringt in Bulgarien Traktionsleistungen. Es konzentriert sich auf Ganzzugverkehre über Rumänien nach Ungarn und Österreich sowie auf Transitverkehr in die Türkei.



Nahe Septemvri kündet diese Informationstafel von der Modernisierung des hochbelasteten Streckenabschnitts Septemvri – Plovdiv.

Aus eigener Kraft wird die bulgarische Eisenbahn wohl nicht wie Phönix aus der Asche steigen. Hier muss der Staat mit flankierenden Maßnahmen die Eisenbahn wieder als Alternative zum Individualverkehr etablieren. □ *Rainer Schnell/ba*



FOTOS: RAINER SCHNELL

Ein Kohle-Ganzzug wird am 7. Oktober 2016 von der Diesellok-Reihe 06 durch den Hauptbahnhof von Sofia gezogen. Lok 06-012 gehört der BDŽ-Tochter Tovarni Prevozi EOOD.

Wie zu besten DR-Zeiten: Am 1. Juni 2017 passiert 132 004 der LEG mit DGS 95518 auf dem Weg von Gera nach Hamburg die Blockstelle Caaschwitz. Zum Zeitpunkt der Aufnahme war die Lok an die Erfurter EBS vermietet.

FOTO: FELIX SERAPHIN

Fast fünf Jahrzehnte nach ihrem Erscheinen gehören die Lokomotiven der V 300-Familie der DR noch immer zum gewohnten Bild auf Deutschlands Schienen.

Die Unverwüstlichen

Kaum eine Lok prägte das Gesicht der DR so nachhaltig wie die „Ludmilla“. Nach der Wende bekam die V 300-Familie mit den remotorisierten Varianten 233, 234 und 241 sogar noch Zuwachs. Noch immer können viele Betreiber nicht auf die Dienste der Diesel-Urgesteine aus Lugansk verzichten. Die bunten Zeiten scheinen allerdings vorbei, bei vielen Privatbahnen ist ein Trend hin zu den klassischen DR-Farben zu beobachten.

AMEH Trans: Die vormalige EKO Transportgesellschaft firmiert seit 2006 als AMEH Trans. Die Firma betreibt für den Gütertransport aktuell die beiden Loks 232 850 und 242 001, dabei handelt es sich um die Ex-DR-Maschinen 132 057 und 142 001. Die Fahrzeuge wurden silbern lackiert, die Frontseiten sind orange beziehungsweise rot gehalten. Die Lok 232 107 (Ex-131 011) ist als Ersatzteilspender hinterstellt, sie trägt noch die Farben der Vorbesitzerin NBE.

BLC: Für die Bahnlogistik 24 GmbH aus Dresden verkehrt mit 230 077 seit 2016 eine einzelne Lokomotive der DR-Baureihe 130. Die Maschine trägt noch immer die orange-silbernen Farben der Vorbesitzerin RTS Rail Transport, sie kommt vor Bau- und Güterzügen zum Einsatz.

BMTI Rail Service: Mit der ehemaligen 131 015 beschäftigt die BMTI eine Lok, die aus NBE-Beständen stammt. Nachdem die Maschine 2001 bei Adtranz neu motori-



FOTO: PATRICK WEILAND

Planmäßig schleppt die Nürnberger 233 662 am 23. Mai 2017 den EZ 51724 samt 185 243 nach Hof/Saale. Ab dort übernimmt die E-Lok.



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

Zu aktiven Zeiten, am 16. September 2015, passierte die CTHS-232 002 mit einem Kesselwagenzug nach Buna den Haltepunkt Halle-Rosengarten.



FOTO: LUTZ KRAUSE

Der DGS von Emden nach Rüdersdorf wurde am 28. Mai 2017 über Strausberg umgeleitet, Zuglok war 232 489 (MEG 315).

siert wurde, erhielt sie die Betriebsnummer 232 135-9, heute wird sie als 232 105 geführt, die Kontrollziffer lautet unkorrekterweise 9. Die Lok ist in hellgrauer Livrée unterwegs, zwischenzeitlich trug sie zusätzliche STRABAG-Aufkleber.

CTHS: Für schwere Güterzugdienste beschaffte die Hafen Halle GmbH 2010 die ehemalige 142 002. Als 232 002 wurde diese mit den Farben des Container-Terminals Halle Saale (CTHS) versehen. Derzeit ist die Maschine im Aw Cottbus abgestellt.

DB AG: Nach wie vor ist die DB AG der größte Betreiber von Loks der V 300-Familie in Deutschland. Zu den 125 eigenen Maschinen, die sich zu Jahresbeginn im Bestand befanden, gesellen sich nochmals 19 Polen-Rückkehrerinnen hinzu, die zuvor bei der East-Western-Railways (EWR) eingesetzt wurden. Zum Jahreswechsel befanden sich 74 Lokomotiven der Baureihen 232 und 233 im aktiven Bestand, die übrigen sind mangels Bedarf oder wegen Fristablaufs abgestellt. Die Stationierungen aktiver Maschinen konzentrieren sich gegenwärtig auf die Bw Halle G (17 x 232, 10 x 233), Nürnberg Rbf (11 x 232, 13 x 233) und Seddin (19 x 232, 1 x 233). In Oberhausen sind sieben, in Magdeburg-Rothensee drei Loks der Baureihe 232 stationiert. Kornwestheim, Mühldorf und Rostock-Seehafen beheimaten je eine einzelne 232. Fast alle Seddiner 232 tragen nach wie vor das weiß-rote Farbschema der EWR. Neun DB-Loks, die zwischenzeitlich für Railion in den Niederlanden zum Einsatz kamen, sind noch immer an ihrem großen weißen Frontlatz zu erkennen.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Die V 300.18 der SGL aus dem oberbayerischen Dachau kommt vorwiegend im Bauzugdienst zum Einsatz, wie hier am 22. April 2017 am Karlsgraben bei Graben (Treuchtlingen).

DGT: Die Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH gehört seit 2011 zur DB Bahnbaugruppe. Für den Bauzugdienst stehen zwei Maschinen der Baureihe 232 (232 223 und 550) sowie die Lok 233 493 zur Verfügung. Während die beiden 232 in DR-Farben mit DB-Bahnbau-Beschriftung unterwegs sind, hat 233 493 im Jahr 2015 eine schicke gelbe Lackierung erhalten.

EBS: Aktuell stehen bei der Erfurter Bahnservice GmbH vier Maschinen der V 300-Familie im Einsatz. Während die beiden Loks 132 293 und 334 mit DR-Nummern in Bordeauxrot unterwegs sind, zeigen sich 241 353 (Ex-232 353) und 232 239 derzeit noch in Verkehrsrot. Die im April 2017 von der MEG übernommene 232 690 wurde zwischenzeitlich wegen Fristablaufs abgestellt.



FOTO: MICHAEL GIEGOLD

Orientrote Exotin: Mit einem Kesselwagenzug passiert 232 673 der LEG am Morgen des 9. Juni 2017 den Bahnübergang bei Fattigau auf dem Weg in die Oberpfalz.



FOTO: MARKUS BEHRLA

Diese Ansicht der gelben 233 493 zeigt das zusätzliche Maschinenraumfenster dieser V 300-Variante.


FOTO: PATRICK WEILAND

Bei der SBW tragen alle V 300 eine weiße, alle 241 eine rote Bauchbinde, wie 241 338, hier am 18. Mai 2017 mit Leerzug nach Kayna.


FOTO: DANIEL BERG

Im September 2016 trug die Seddiner 232 128, hier in Mückenhain auf dem Weg nach Brzeg Dolny, noch die weiß-roten Farben der EWR.

EFW: Bereits seit dem Jahr 2004 betreibt die EfW Verkehrsgesellschaft aus Frechen die Lok 232 088 aus dem Bestand der ehemaligen WAB. Auch diese Maschine fährt heute in bordeauxroten DR-Farben.

LEG: Die Leipziger Eisenbahnverkehrsgesellschaft mauserte sich zum aktuell größten privaten Ludmilla-Betreiber in Deutschland. Zehn Exemplare sind im aktiven Dienst, zwei weitere (232 103 und 229) dienen als Ersatzteilspender. Mit 132 004 verfügt man in Leipzig sogar über die derzeit dienstälteste Maschine dieser Baureihe. Die Loks 132 004, 109 und 158 sind im bordeauxroten DR-Schema lackiert, Rahmen und Fahrwerk sind grau gehalten. Auch 232 238 trägt DR-Farben, ist aber mit aktueller Betriebsnummer sowie mit schwarzem Rahmen und Fahrwerk unterwegs, 232 673 hingegen präsentiert sich seit ihrer HU im März 2016 in Orientrot. Die übrigen LEG-Maschinen (232 068, 182, 416, 561 und 703) tragen noch das verkehrsrote DB-Kleid. Als Reservelok ist derzeit 232 182 abgestellt.

MEG: Durch diverse Abgänge, unter anderem zur EBS und zur LEG, hat sich der Ludmilla-Bestand bei der Mitteldeutschen Eisenbahn GmbH deutlich reduziert. Gegenwärtig ist nur noch die verkehrsrote 232 489 im aktiven Güterzugdienst.

SGL: Die Schienen Güter Logistik GmbH aus Dachau betreibt die ehemalige 132 387 unter der Bezeichnung V 300.18. Die Lok kommt vorwiegend im Bauzugdienst, gelegentlich auch im schweren Gütertransport zum Einsatz.

SBW: Die Starkenberger Baustoffwerke setzen aktuell acht Ludmillas ein, eine weitere Lok, 241 449, dient als Ersatzteilspenderin. Alle Maschinen tragen das markante grüne SBW-Design. Die Loks 132 404, 405, 684, 429 und 155 werden als V 300 001–005 geführt. Weiter verfügen die SBW über die Maschinen 241 008, 338 und 697 (Ex-132 008, 338 und 697). Die Loks ziehen vorwiegend schwere Baustoffzüge.

WFL: Für die Wedler & Franz GbR Lokomotivdienstleistungen aus Potsdam sind aktuell sechs Maschinen der V 300-Familie im Einsatz. Neben 232 141, 283, 333, 356 und 601 gehören noch zwei Exoten zum Fuhrpark der Brandenburger: 231 012, vormals für die Regentalbahn unterwegs sowie auch 232 901, die ehemalige 234 072. Abgesehen von 231 012 im DR-Rot sind alle Loks noch in den Farben ihrer Vorbesitzer unterwegs. In Verkehrsrot mit weißem „Hollandlatz" zeigen sich 232 283 und 901, während 232 141, 222 und 356 das weiß-rote Schema der ehemaligen polnischen EWR tragen. 232 601 erhält derzeit in Neustrelitz eine HU. □ *ke*


FOTO: OLIVER WINNER

Die beiden LEG-Loks 232 109 und 232 238 sind mit einem Kesselwagenzug auf dem Weg von Bitterfeld nach Sand in Niederbayern. Deutlich fallen die Lackierungsunterschiede ins Auge.


FOTO: FELIX SERAPHIN

Der weiße Latz kennzeichnet 232 909 (ex 234 657) als Holland-Rückkehrerin. Am 27. Mai 2017 ist sie bei Wiesenau mit EZ 45367 auf der Fahrt von Nürnberg Rbf nach Cheb in Tschechien.

FOTO: SLG. ARMIN FRANZKE

Noch vor der Elektrifizierung im Jahr 1960 quert eine 64 mit ihrem Güterzug die Loisachauen bei Wolfratshausen. Im Hintergrund: die Zugspitze.

Vor 125 Jahren wurde sie vollendet: die „Isarthalbahn" der damaligen Lokalbahn AG. Damals wie heute verband und verbindet die Strecke den Süden Münchens mit ...

... Loisach und Isar

Um die Mitte der 60er-Jahre des vorletzten Jahrhunderts war der Bau der Hauptstrecken in Bayern im Wesentlichen abgeschlossen. Das „Vizinalbahngesetz" von 1869 gab jedoch Projekten für Neben- und Lokalbahnen Auftrieb. Schon 1870 entstanden auch Planungen für den Bau einer Eisenbahn von München Richtung Süden durch das Isartal, doch erst der Eintritt der Lokalbahn AG München (LAG) in das Geschehen führte zum Erfolg. Am 21. April 1890 erteilte Prinzregent Luitpold der LAG die Konzession zum Bau und Betrieb der Isartalbahn. Die Arbeiten konnten jedoch zunächst nur zwischen Thalkirchen und Wolfratshausen aufgenommen wer-



FOTO: RVM-FILMSTELLE / SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

98 7201 wurde 1892 von Krauss als LAG 27 geliefert. Carl Bellingrodt begegnete der Verbundmaschine mit Krauss-Helmholtz-Gestell im Juni 1939 im Bw München-Thalkirchen.



LAG 55 (Krauss 1899), die spätere 98 1502, steht im August 1929 im Isartalbahnhof zur Abfahrt bereit. Es handelt sich gut erkennbar um eine Zweizylinder-Verbundlok.

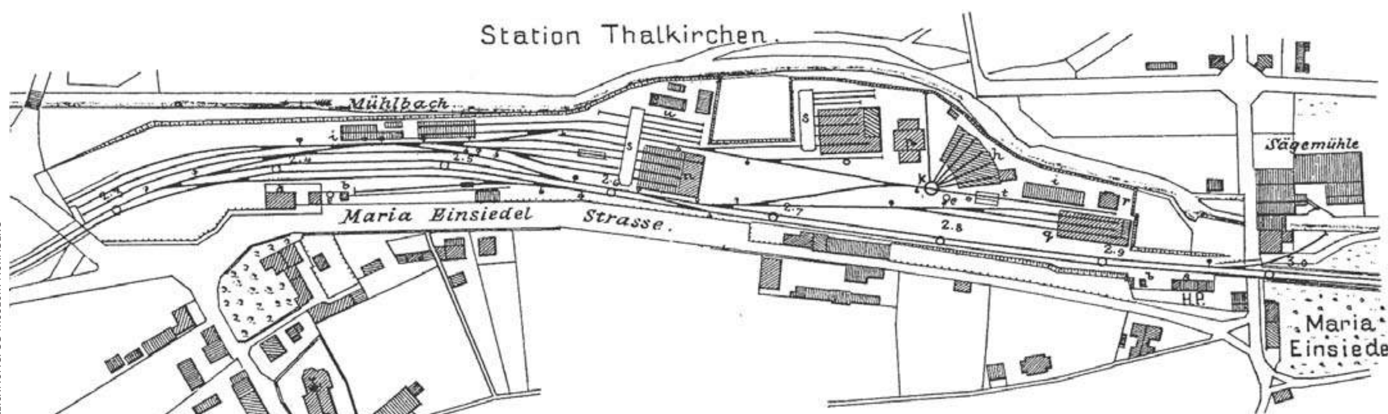


Mit einem Güterzug nach Bichl steht LAG 50 (98 1501) 1926 in Höllriegelskreuth-Grünwald.

FOTOS (2): H. TAUBER/ARCHIV GRIEBL

den, die Grunderwerbsverhandlungen in München gestalteten sich schwierig. Zudem konnte man sich nicht auf die Lage des Endbahnhofes einigen. Am 27. Juni 1891 ging daher zunächst die Strecke Thalkirchen – Wolfratshausen in Betrieb. In Thalkirchen hieß es umsteigen in die Fuhrwerke nach München. Ein Jahr später wurde auch der Verkehr zwischen München Isartalbahnhof und Thalkirchen eröffnet.

Die bald aufkommenden Ideen zur Verlängerung in Richtung Süden standen jedoch in Konkurrenz zu Projekten der Staatsbahn. Diese plante eine Verlängerung der 1865 von Tutzing nach Penzberg gebauten Bahn bis Kochel. Die Konzession vom 27. Juni 1896 zum Bau und Betrieb der Strecke Wolfratshausen – Bichl für die LAG wurde daher mit zwei Auflagen erteilt: Die Strecke durfte nicht eher als die Staatsbahnlinie Penzberg – Kochel dem Verkehr übergeben werden, zudem durften die Tarife zwischen München und Bichl nicht niedriger sein als die auf der Staatsbahnlinie über Tutzing. Diese sogenannte Konkurrenzklausel sollte sich auf Jahre hinaus zu einem Zankapfel zwischen der Bevölkerung des Isartales und der LAG entwickeln. Die Gesamtstrecke bis Bichl wurde vereinbarungsgemäß am 23. Mai 1898 gemeinsam mit der Linie Penzberg – Kochel in Betrieb genommen. Damit war die Isartalbahn fertiggestellt. Sie erschloss eine der landschaftlich reizvollsten Gegenden in der Umgebung Münchens.

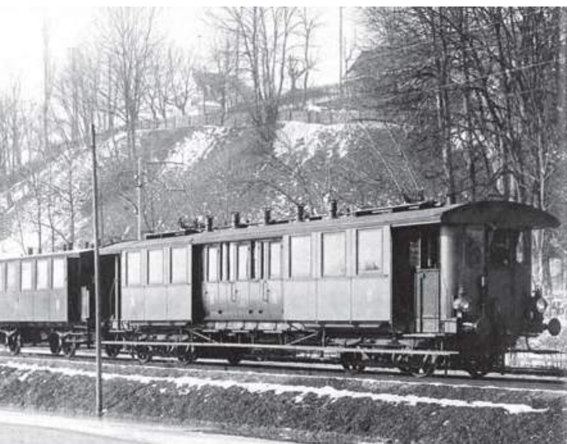


ZEICHNUNG: DB MUSEUM NÜRNBERG

Betriebsmittelpunkt der Isartalbahn war der Bahnhof Thalkirchen, in dem sich das Bahnbetriebswerk und die Werkstätten befanden (um 1900).


FOTO: SCHÖRNER/SLG. CLAUS-JÜRGEN SCHULZE

Um 1930 befährt LAG 505 (später ET 183 05) die Brücke über die Staatsbahngleise in Großhesselohe. Damals standen in der Ausfahrt in Richtung München noch bayerische Signale.


FOTO: NACHLASS LOTTER/SLG. CLAUS-JÜRGEN SCHULZE

LAG 501, der spätere ET 183 01, mit Beiwagen C2i 71 am 15. Februar 1902 am später aufgelassenen Haltepunkt Maria Einsiedel.

Von Anfang an war sie eine Ausflugsbahn mit großen Verkehrsspitzen an Feiertagen und bei schönem Wetter. Am Pfingstsonntag 1893 beispielsweise wurden 22 508 Passagiere befördert, während im Jahresdurchschnitt täglich nur 1767 Fahrgäste die Bahn benutzten. Diese Spitzen erschwerten die Verkehrsabwicklung beträchtlich, insbesondere wenn bei einem plötzlich aufgezogenen Gewitter alle Ausflügler gleichzeitig nach Hause wollten. Ein großzügiger Ausbau war unverzichtbar.

Bereits 1892 wurden auch zwischen München und Wolfratshausen eine sogenannte Weichenzentralisierung sowie Ein- und Ausfahrsignale auf allen Bahnhöfen eingebaut, die Strecke nach Bichl war von Anfang an damit ausgestattet. Schließlich folgte die Anlage eines zweiten Streckengleises im Vorortbereich zwischen München und Höllriegelskreuth-Grünwald in den Jahren 1896 und 1897.

Aufgrund der guten Erfahrungen mit der 1895 eröffneten elektrischen Lokalbahn Meckenbeuren – Tettnang ging die LAG noch einen Schritt weiter: Auch die Isartalbahn sollte zwischen Isartalbahnhof und Höllriegelskreuth-Grünwald elektrifiziert werden, und zwar mit 580 V Gleichstrom. Im Januar 1899 wurde der Betrieb unter Fahrdraht eröffnet.

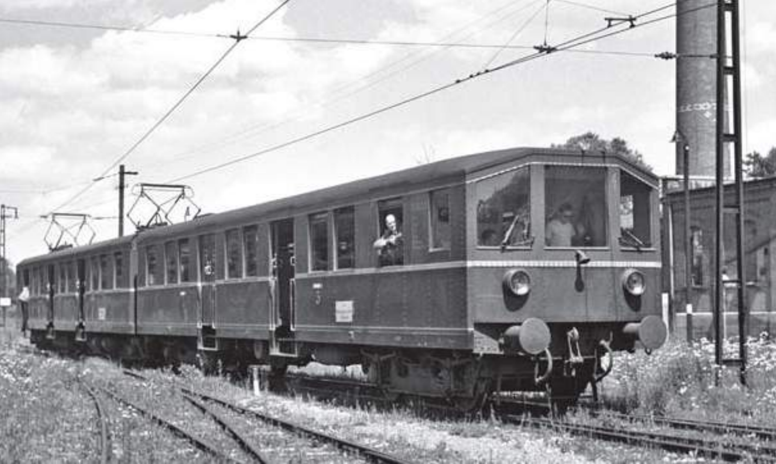
Die von der LAG erhoffte Frequenzsteigerung trat ein: Im Jahr 1899 wurden mit Dampfzügen 1 052 358 Fahrgäste befördert, im Jahr 1900 waren es schon 1 245 711. Trotzdem litt der Betrieb immer unter dem Ausflugsbahn-Charakter. Die Verkehrsspitzen bedingten die Vorhaltung von zusätzlichen Lokomotiven, Wagen und Personal. In ihren Geschäftsberichten beklagt sich die LAG mehrfach über diese Tatsache, die ihr zusätzliche Kosten auflastete, wodurch die Isartalbahn niemals Gewinne in der erhofften Höhe einfuhr.

Elektrifizierung mit Gleichstrom schon 1899

Die Blütezeit dauerte nur bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges im Jahr 1914. Die Jahre nach der Inflation brachten zwar für die LAG wieder zufriedenstellende Ergebnisse, doch im Zuge des Wirtschaftsaufschwunges erwuchs den Bahnen eine Konkurrenz in Form des Kraftwagens. Die hohen Verluste der Isartalbahn belasteten das ganze Unternehmen LAG. 1932 fuhr die Isartalbahn schließlich den Rekordverlust von 375 816 RM ein. Der Gesamtverlust seit 1925 lag bei 1,8 Millionen RM. Diese Ergebnisse zwangen zu schwerwiegenden Einschränkungen: Es verkehrten täglich nur mehr vier Zugpaare zwischen München und Wolfratshausen, die Bevölkerung war beunruhigt. Doch noch zum Jahresende 1932 zeichnete sich eine Lösung ab: Die Reichsbahn verzichtete auf die Konkurrenzklausel, die Tarife konnten gesenkt werden. Außerdem zahlten einige Anliegergemeinden Zuschüsse für die Aufrechterhaltung des Betriebes. Ab Sommerfahrplan 1933 verkehrten zwischen München und Wolfratshausen wieder täglich elf Züge. Die Isartalbahn erlebte bis 1937


FOTO: CARL BELLINGRODT/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Wie zu Reichsbahnzeiten: 98 839, eine bay. GtL 4/4, verlässt am 3. Juli 1949 mit P 2861 Großhesselohe in Richtung München.



FOTOS (2): BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG



Der Berliner ET/EB 165 636 wurde nach 1945 zum ET/ES 182 21 für die Isartalbahn umgebaut. Nach einem erneuten Umbau entstand daraus der ET 26 03/426 003. (Thalkirchen, Juli 1953, Foto: Reinhard Todt)

Den ET/ES 182 12 fertigte Wegmann in Kassel 1949 aus vier angearbeiteten Beiwagen der Berliner Bauart 1941. Günter Scheingraber begegnete dem Fahrzeug am 9. März 1952 an der Prinz-Ludwigs-Höhe.

noch einmal eine kurze Blüte. Der Personenverkehr nahm zu, wenngleich er die Zahlen der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg nie mehr erreichte. So wurden weiterhin Verluste eingefahren, die zwischen jährlich 200 000 bis 300 000 RM schwankten. Ob die LAG diese Verluste noch lange ausgehalten hätte, erscheint sehr fraglich. Doch so weit kam es nicht mehr.

Mit Wirkung zum 1. August 1938 wurde die gesamte Lokalbahn AG München und damit auch die Isartalbahn verstaatlicht. Der Grund lag wohl in der geplanten Umstrukturierung des Eisenbahnnetzes im Raum München. Damals war eine Verlegung des Hauptbahnhofes in den Bereich um die Friedenheimer Brücke vorgesehen. In diesen neuen Bahnhof sollten alle Münchner Bahnlinien eingeführt werden, auch die Isartalbahn. Eine Privatbahn hätte diesen Maßnahmen im Weg gestanden.

Zu den Baumaßnahmen kam es jedoch nicht, der Zweite Weltkrieg verhinderte alle hochfliegenden Pläne. Für die Isartalbahn brachte er zunächst einen starken Verkehrszuwachs (siehe Kasten unten). Bis 1938 wurde auch die Gleisverbindung zwischen München-Solln und Großhesselohe Isartal-Bf gebaut. Sie diente allerdings dem Verkehr zu einem gleichzeitig gebauten Gleisanschluss in das Gelände der „Organisation Gehlen" in Pullach, das heute dem Bundesnachrichtendienst gehört.

Durch die Angriffe auf München wurde die Isartalbahn schwer beschädigt, 70 Prozent der Anlagen wurden zerstört, der Bahnhof Thalkirchen brannte ab. Nach dem Krieg ging es nur langsam wieder aufwärts. Der Fortschritt zog ein, als neue elektrische Triebwagen eingesetzt wurden. Diese als ET 182 bezeichneten Fahrzeuge waren ursprünglich für die Berliner S-Bahn

RÜSTUNGSWAHNSINN IN GERETSRIED

Auf der Fläche der heutigen Stadt Geretsried befanden sich während der Kriegsjahre zwei Munitionsfabriken der „Dynamit AG" (DAG) und der „Deutschen Sprengchemie GmbH" (DSC). Deren Produkte wurden über ein am 15. Mai 1939 eröffnetes, heute teilweise noch bestehendes, neun Kilometer langes Anschlussgleis nach Wolfratshausen und weiter über die Isartalbahn abgefahren. In Geretsried entstand ein weit verzweigtes Netz von Anschlüssen einschließlich einer Ringbahn. Als die Bahnanlagen in München infolge der Luftangriffe der Alliierten zunehmend beschädigt waren, verkehrten die Munitionszüge über Bichl, Tutzing und Weilheim, weshalb die Strecke zwischen Wolfratshausen und Bichl gründlich erneuert wurde. Für diese Munitionstransporte wurde südlich von Wolfratshausen ein Güterbahnhof mit acht Gleisen und neuem Bahnbetriebswerk gebaut. Zwischen dem Industriegleis und der Strecke nach Bichl entstand ein Gleisdreieck, so dass die Züge direkt von Geretsried nach Bichl fahren konnten. Auch der Bahnhof Bichl wurde erheblich erweitert. Entlang der Strecke errichtete man viele neue Betriebsgebäude, beispielsweise einen 14 Meter hohen Wasserturm in Beuerberg. Auf der Industriebahn fand auch beschränkt öffentlicher Personenverkehr statt, der bis zum 31. März 1952 erhalten blieb.



FOTO: RBD MÜNCHEN/SLG. ARMIN FRANZKE

Am Güterbahnhof Wolfratshausen Süd wurde 1941 dieser moderne dreiständige Lokschuppen erbaut, der heute noch existiert.



FOTO: SLG. FRIEDRICH SCHUMACHER

Rätsel bezüglich der Wagen gibt dieser 1942 bei Geretsried aufgenommene Arbeiterzug hinter der ehemaligen LAG 42 oder 43 auf.



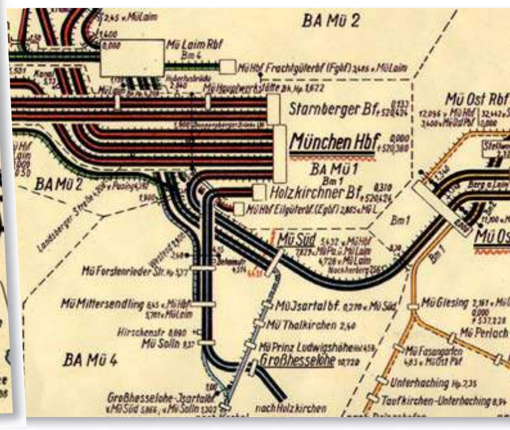
485 022 mit zwei Ex-B3yg-Beiwagen erinnert in Großhesselohe Isartalbahnhof an alte Isartalbahn-Zeiten. Am 6. März 1969 verkehrt er als „Siemens-Zug“ N 4503 nach München-Pasing.



Die Strecke Wolfratshausen – Beuerberg (– Bichl) litt bald unter geringem Reisendenaufkommen. Ab 1959 war Beuerberg Endstation. Am 29. August 1970 stand dort 798 692 als N 2753.



Über etwas mehr als 50 Kilometer führte die Isartalbahn einst nach Süden, ab Wolfratshausen bis Bichl jedoch immer entlang der Loisach. Im Kartenausschnitt unten sind der Endpunkt Isartalbahnhof und die anschließende (Güter-)Verbindung zum Bahnhof München Süd sowie die Verbindungsspange südlich von München-Solln zu erkennen.



DB-KARTEN 1947 (2): SLG. ARMIN FRANZKE

bestimmt oder kamen von der Wehrmachtsbahn in Peenemünde und wurden von 1946 bis 1950 in Dienst gestellt. Die alten, als ET 183 bezeichneten LAG-Triebwagen wurden an andere LAG-Strecken abgegeben. Im Oktober 1950 wurde auch die Gleisverbindung nach München-Solln für den öffentlichen Personenverkehr freigegeben, jetzt konnten Isartal-Züge endlich direkt in den Münchner Hauptbahnhof einfahren. Doch gleichzeitig war dies ein erster Schritt in Richtung Einstellung des Abschnitts Isartalbahnhof – Großhesselohe. Als 1955 der Gleichrichter im Kraftwerk Maria Einsiedel ausfiel, wurde der Gleichstrombetrieb zugunsten des üblichen 15 000 V-Wechselstrom-Systems eingestellt. Die vier ET 182 wurden 1958 in Wechselstromtriebwagen umgebaut, kamen auf der Isartalbahn jedoch nie mehr zum Einsatz. Stattdessen folgten aus dem Jahr 1927 stammende ET 85, die auch auf anderen Vorortstrecken Münchens verkehrten. Sie blieben bis zum bitteren Ende im Jahr 1964. Von 1957 bis 1960 wurde

Scheibchenweise Einstellung ab 1959

die Strecke zwischen München Hbf und Wolfratshausen auf elektrischen Betrieb umgestellt und die südliche Isartalbahn mit VT 98 verdieselt.

Erste düstere Wolken zogen 1955 über die Isartalbahn: Die DB klagte über das jährliche Defizit in Höhe von 2,8 Millionen DM. Im Südabschnitt war der Zustand des Oberbaus so schlecht, dass die Höchstgeschwindigkeit schließlich auf 30 km/h reduziert wurde. Bei der 1941 durchgeführten Streckenerneuerung waren salzgetränkte Schwellen verwendet worden, die nun verfaulten. Am 31. Mai 1959 war es soweit, der Verkehr südlich von Beuerberg wurde eingestellt.

Im gleichen Jahr kamen neue Hiobsbotschaften vom anderen Streckenende. Die Stadt München setzte sich mit Nachdruck für eine Auflassung der Isartalbahn zwischen dem Isartalbahnhof und Thalkirchen ein. Die Bahnübergänge in Thalkirchen und insbesondere an der Brudermühlstraße gaben dazu Anlass. Dort stand der Schnellstraßen-Ausbau des „Mittleren Ringes“ bevor und das Verkehrshindernis musste schnellstens beseitigt werden. Im Dezember 1963 folgte der Stilllegungsan-

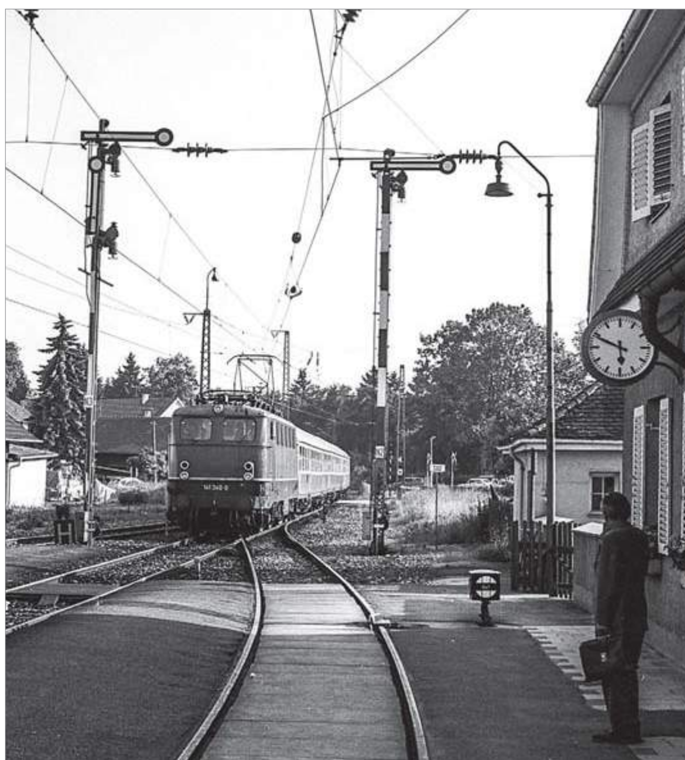
trag. Acht Jahre später traf es auch den Abschnitt bis Beuerberg. Am 27. Mai 1972 fuhr dort der letzte Zug. Große Aufregung gab es allerdings nicht, denn am 28. Mai wurde die Münchner S-Bahn feierlich dem Verkehr übergeben und der Münchner Verkehrsverbund aus der Taufe gehoben. Da fiel das sang- und klanglose Ende südlich von Wolfratshausen kaum auf.

Ideal war die Integration der Isartalbahn in das S-Bahn-Netz jedoch noch nicht: Als einzige Linie endete sie im Holzkirchner Flügelbahnhof des Münchner Hauptbahnhofes. Für eine Anbindung an die S-Bahn-Stammstrecke war eine Untertunnelung sämtlicher zehn von München nach Westen führender Ferngleise notwendig. Vor den Olympischen Spielen 1972 reichte die Zeit dafür nicht aus. Als S-Bahnlinie 10 bezeichnet, fuhren weiterhin die alten Wendezüge. Nach vier Jahren Bauzeit konnten das Tunnelbauwerk und der umgebaute Haltepunkt an der Donnersberger Brücke erst 1981 in Betrieb gehen. Am 31. Mai 1981 schließlich rollte der erste ET 420 auf der nunmehr als S 7 bezeichneten Linie von München Ost nach Wolfratshausen. Heute ist der Rest der Isartalbahn mit der ebenfalls eingleisigen Strecke von Giesing nach Kreuzstraße verknüpft, zwei verspätungsanfällige Äste der S-Bahn wurden kombiniert. Seit mehr als 25 Jahren ist auch eine Verlängerung der S-Bahnstrecke von Wolfratshausen nach Geretsried in Planung, doch wegen vielfältiger Einwände und hoher Kosten lässt eine Genehmigung des Projekts weiter auf sich warten. ☐

Claus-Jürgen Schulze/abp



Nördlich von Wolfratshausen überquert die Isartalbahn die Loisach. 141 001 lief am 22. März 1973 mit Silberlingen im S-Bahn-Vorlaufbetrieb als S 10 nach München Hbf.



Am 7. Juli 1975 fährt 141 340 als S 10 nach München in Hohenschäftlarn ein. Das Ladegleis am schmucken Empfangsgebäude und das Überhol- und Kreuzungsgleis links sind genauso wie die Signale längst verschwunden.



FOTOS (5): CLAUS-JÜRGEN SCHULZE

Bei Ebenhausen liegt der höchste Punkt der Strecke, prächtig ist der Blick auf Benediktenwand und Karwendelkette. Nach den 141-Wendezügen kamen für viele Jahre 420 auf die S 7, die nun auf der Stammstrecke verkehrten. Heute fahren 423 im gesamten Münchner S-Bahn-Netz.

Ein Tiedezug der LAW verlässt am 27. August 1958 den Bahnhof Bensersiel. Links im Hintergrund lag die Anlegestelle für Bäderschiffe nach Langeoog. In der Kursbuchkarte war die Schifffahrts-Streckennummer 1000h für die Zubringerstrecke angegeben.

SLG. GERD WOLFF

Wer auf die Ostfriesischen Inseln reisen will, muss an die Gezeiten denken. Auch die Meterspurbahn Esens – Bensersiel, vor 50 Jahren stillgelegter Zubringer zur Insel Langeoog, fuhr ...

... nach Tide-Plan

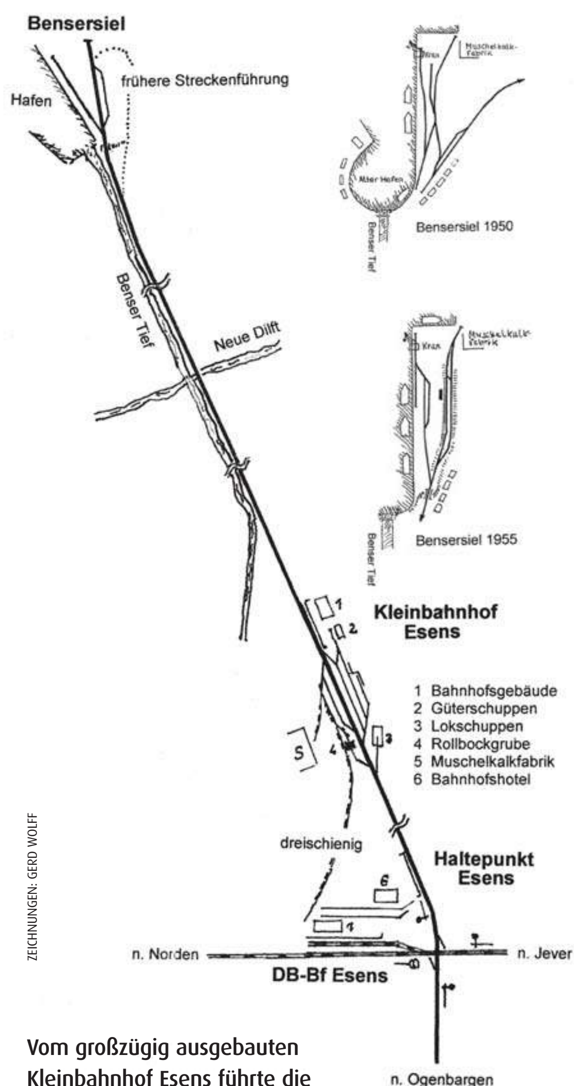
Ab 1900 dampfte eine meterspurige Kreisbahn von Leer über Aurich nach Wittmund: die LAW. Von Beginn an war auch ein Abzweig von Ogenbargen nach Esens und weiter nach Bensersiel geplant, der Abfahrtstelle der Schiffe nach Langeoog. Doch erst 1908 erteilte der Regierungspräsident in Aurich die Konzession. Die 11,7 Kilometer lange Strecke nach Esens führte parallel zur schnurgerade in Richtung Norden verlaufenden Landstraße. Eine Beson-



In der östlichen Ausfahrt des Bahnhofs Esens kreuzten sich die LAW- und DB-Strecke. Der Güterzug fuhr nach Aurich (27. August 1958).



Der Zug von Bensersiel im Kleinbahnhof Esens bestand aus den C4-Wagen 578, 577 und 580 sowie dem Packwagen 538. Sein Ziel am 27. August 1958 war der Haltepunkt Esens.



Vom großzügig ausgebauten Kleinbahnhof Esens führte die Bäderbahn nach Norden zum Hafen Bensersiel, dessen Bahnhof mehrfach umgebaut wurde.

derheit war die Niveaukreuzung mit der Küstenbahn Norden – Jever in Esens. Die Kreuzung der Kleinbahn war beidseitig mit einer Schutzweiche und einem Flügelsignal gesichert, die Staatsbahnstrecke in der Ausfahrt des Bahnhofs Esens mit einem

Kreuzung mit der Staatsbahn in Esens

Schutzsignal und aus Richtung Jever mit dem Einfahrsignal. Signale und Schutzweichen waren gegeneinander verriegelt und wurden vom Stellwerk im Bahnhof Esens bedient.

Die Strecke Esens – Bensersiel folgte dem Benser Tief, querte in Bensersiel den Seedeich und erreichte in einem großen Bogen von Norden her den Hafen Bensersiel. Die neue Strecke wurde am 1. Juli 1909 in Betrieb genommen, der Bäderverkehr von Esens nach Bensersiel schon drei Tage vorher unmittelbar nach der bahnpolizeilichen Abnahme.

Nach Langeoog bestand ab 1830 eine regelmäßige Schiffsverbindung. Ein dortiger Kapitän fuhr mit einem kleinen Segelboot einmal wöchentlich zum Festland und beförderte Post und Reisende. Langeoog war schon Seebad, wurde aber nur von wenigen Gästen besucht. Diese klagten über Unsauberkeit der Quartiere sowie Armut und Gleichgültigkeit der Insulaner. Das änderte sich, als das evangelische Kloster Loccum auf der Insel ein Hospiz errichtete und zum Bekanntwerden der Insel beitrug. Während in Bensersiel ein kleiner Hafen zur Verfügung stand, waren die Landungsverhältnisse vor Langeoog denkbar ungünstig. Das Schiff fuhr so nah wie möglich an die Insel heran, dann mussten die Fahrgäste ausgebootet werden oder auf hochrädrige Wattwagen umsteigen. 1892 erbaute man eine 100 Meter lange, auch für Niedrigwasser geeignete Anlegebrücke. Von dort konnte man gefahrlos in die Wattwagen umsteigen. Neun Jahre später gründete die Schifffahrtsge-



Immer entlang des „Benser Tiefs" verlief die 4,7 Kilometer lange Stichstrecke. Der Tidezug fuhr nach der Ausfahrt aus Bensersiel in Richtung Esens, das im Hintergrund zu erkennen ist.


Um 1910 entstand die Postkarte des Hafens Bensersiel: Sowohl Bäderschiff als auch Tidezug waren damals dampfbetrieben.

FOTO: SLG. GERD WOLFF

sellschaft die Langeooger Pferdebahn oHG und errichtete eine 3,6 Kilometer lange Strecke vom Anleger zum Hospiz für den Betrieb mit vier Wagen. Die Versandung des Fahrwassers forderte immer wieder Verlängerungen der Anlegebrücke, die 1924 schließlich eine Länge von 300 Metern aufwies. Zwei Jahre später bot die Inselgemeinde an, die Gesellschaft mit beiden Schiffen, dem Anleger und der Inselbahn zu übernehmen, das war die Geburtsstunde der Langeooger Inselbahn.


Zum Ausladen des Reisegepäcks der Gäste nach Langeoog wurde der Gepäckwagen von dem kleinen Triebwagen T 46 in das Hafengleis in Bensersiel rangiert (27. August 1958).

Intensiver Bäderverkehr in den 50er-Jahren

Für die Esenser Zweigstrecke beschaffte die LAW drei zweiachsige Borsig-Loks, vier Personen-, zwei Gepäck- und 20 Güterwagen. Die Reisezugwagen waren in Esens stationiert und besorgten den Verkehr nach Bensersiel. 1911 verkehrten werktags vier und sonntags fünf Zugpaare nach Esens und, je nach Schiffsanschluss, weiter nach Bensersiel. Doch Ogenbargen – Esens stellte sich als Fehlplanung heraus, die Orte Brill und Dunum lagen weit abseits der Bahnhöfe. In den 30er-Jahren wurde der Verkehr auf nur noch ein Zugpaar werktags beschränkt. Der Bäderverkehr jedoch führte sein Eigenleben. Zu jedem Schiff verkehrte ein Zug, zusammen mit dem Schiffsfahrplan für Langeoog aufgeführt. Täglich wechselnd, je nach Tide, gab es täglich bis zu fünf Abfahrten. Die Züge verkehrten vom Haltepunkt Esens nördlich der Niveaukreuzung in Nachbarschaft zum Staatsbahnhof. Der Kreisbahnhof lag einige 100 Meter weiter nördlich: Ein großes Bahnhofsgebäude (schön restauriert als Hotel Ostfriesenhof), Güterschuppen, Ladestraße, Kopf- und Seitenrampe, Wasserstation, Lokschuppen sowie eine Rollbockgrube und ein Gleis zur Muschelfabrik gehörten zur Ausstattung. Das Anschlussgleis zum Staatsbahnhof Esens war dreischienig.

Die LAW besaß seit den 30er-Jahren vier Triebwagen, die auf den Stammstrecken Aurich – Leer und – Wittmund einge-


Im Jahr 1951 stand noch Bn2t Nr. 6 zum gleichen Zweck auf dem unteren Gleis in Bensersiel. Der Bus diente den Reisenden nach Neuharlingersiel, dort legten die Schiffe nach Spiekeroog ab.

FOTO: E.-J. WOLFF



FOTOS (6): GERD WOLFF

Am 22. Mai 1965 konnte T55 auf dem Hafengleis in Bensersiel beobachtet werden. Fahrzeug, Strecke, Fischkutter – alles ist längst Geschichte.

setzt waren. Nach Esens kam der täglich verkehrende Dampfzug von Aurich. Die in Esens stationierte Dampflok besorgte mit ihren vier Personen- und zwei Gepäckwagen den Verkehr nach Bensersiel.

1937 hielt die Marine auf Langeoog Einzug. Für Bensersiel bedeutete das den Ausbau des Hafens und Bau einer langen Kaimauer, an der die Langeoog-Schiffe tidefrei anlegen konnten. Vorgelagert war eine Ladefläche mit Gleisen, daran schloss sich eine aufgeschüttete Fläche an, auf der die Personenzüge endeten. 1942 wurden die Arbeiten auf der Insel und in Bensersiel eingestellt, Hafen und Gleisanlagen blieben halbfertig liegen.

Nach dem Krieg übernahm das Wasserwirtschaftsamt die Hafenanlagen in Bensersiel und richtete die Abfahrtstelle der Schiffe nach Langeoog neu her. Um die Gleisanlagen besser nutzen zu können, wurden das am Kai liegende Gleis und das höher gelegene Gleis für die Personenzüge am südlichen Hafenende miteinander verbunden. 1952 gab die Kreisbahn die Umfahrung auf und führte die Strecke von Süden her durch ein Deichschart direkt in den Hafen ein. Die Gleisanlagen wurden noch mehrfach geändert und reduziert.

Die Bäderzüge waren nach dem Krieg durch drei Kleintriebwagen geprägt, welche die LAW 1948 von der Marine auf Borkum und Sylt erworben hatte. Nach der Aufarbeitung mit neuen Motoren, Schiebe- und Schwenktüren sowie Luftdruckbremse wiesen sie zwölf bis 15 Sitzplätze auf und lösten die Dampfloks ab. Mit 85 bis 120 PS und 40 km/h konnten die urigen Fahrzeuge drei bis vier Beiwagen schleppen. 15 Jahre zuckelten die Triebwagen mit den in Esens verbliebenen fünf Bei- und zwei Gepäckwagen an die Küste. Die beiden Kleintriebwagen T43 und T44 wurden 1958 abgestellt, der stärkere T46 blieb bis zum Ende, zusammen mit dem vierachsigen T55, den die LAW 1963 von der Kreisbahn Emden – Pewsum – Greetsiel erworben hatte; er erhielt hochgesetzte Puffer und Zughaken und war in Esens zum Verschub der Regelspurwagen sowie für die Bäderzüge im Einsatz.

Mit zirka 50 000 Fahrgästen im Jahr war der Bäderverkehr über viele Jahre verhältnismäßig konstant. Ein Geschäft war er jedoch nicht, spielte er sich doch im Wesentlichen im Sommer ab. Im Winter gab es nur eine tägliche Fahrt, und dafür mussten in Esens Fahrzeuge, Betriebsanlagen und Personal vorgehalten werden.

Der Küstenschutz brachte das Ende der Kleinbahn

Mit wachsendem Individualverkehr wurde das Nebeneinander von Bahn und Pkw im Hafenbereich problematisch: Züge und Gleise wurden zum Hindernis, besonders im Sommer. Nach der großen Sturmflut im Jahr 1962 wurde von der Wasserbauverwaltung ein Programm für die Ertüchtigung der Seedeiche aufgelegt, davon war auch Bensersiel betroffen. Für die Deicherhöhung und die Neugestaltung des Hafens hätte das Kleinbahngleis angehoben und verschwenkt werden müssen. Man bot eine Abfindung für die Aufgabe des Bahnverkehrs nach Bensersiel an, welche die Kreisbahn gerne annahm. Am 15. September 1966 wurde der Güterverkehr und am 6. Februar 1967 der Personenverkehr nach Bensersiel eingestellt, die letzte Fahrt nach Bensersiel fand am 15. April 1967 statt. □ *Gerd Wolff/abp*



Pferdebetrieb auf der Inselbahn Langeoog. Im Hintergrund: der Anleger. Die Gleise lagen ohne Unterbau auf dem Sandboden im Watt.



FOTOS (2): SLG. GERD WOLFF

Seit 1951 gab es auf Langeoog einen neuen Anleger, zu dem die Inselbahn nach Westen verschwenkt wurde. Ab 1956 stand die starke Kö 1² für den Betrieb auf der Insel zur Verfügung.

GÜTER*BAHNHOF*

WWW.MODELLEISENBAHNER.DE

MINI-MARKT — VERKAUFEN
BÖRSEN — TAUSCHEN
MÄRKTE — SUCHEN



VERKÄUFE
Dies + Das

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

TLS: www.Erlebniswelt-Modellbahn-Rhein-Main.de. Individuelle Programmierung von privaten Modellbahnanlagen, – digitale Schauanlage, – Lokumbauten. Tel.: 06150/84593.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbau-chocholaty.de

Biete H0 2L= Gützold BR 119 u. V 240 (Messe). Suche Gütz. E-Lok BR 252 DR analog (mögl. nur Tausch). Biete Gützold BR 80 alt € 35,–; BR 38 DDR € 60,–. Gehäuse Piko E 44 mit Bügel € 10,–. Tillig Meterware Neusilbergleis H0 à € 1,–. 0175/1682651.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

www.lok-doc-wevering.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 35,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

Verkaufe 3 Modellbahnregale für H0-Fahrzeuge je € 50,–, auch einzeln, (BxHxT) 145cmx183x7,5, 22 Reihen, Höhe 7 cm, 140 cm nutzbare Länge; 2. 200x157x7,5, 19 Reihen, 194 cm; 3. 220x115x7,5, 13 Reihen, 214 cm. 03337/40358, hjengwicht@t-online.de.

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel.: 0201/697400, Fax: 0201/606948 oder hermann.goebels@t-online.de.

LGB RhB Ge 2/4 2045 neu € 250,–; Bauzuglok 2033 neu € 80,–; Delton US-Schienenbus, Galopping Goose neu € 100,–. Tel.: 02327/86592, mobil 0151/52295439.

Verkaufe Spur 1 Loks und Waggons, Vitrinenmodelle, Dingler, KM1, Hübner, Bitte nur seriöse Angebote. Anfragen an: trade-hermann@a1.net.

www.spur-0.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahn-pietsch.com

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Olsenbande in H0 Tresorwagen € 36,–; Olsenbandefigurenset € 8,50; Chevrolet Bel Air € 25,50. Segebarth, Kleiner Kamp 11, 19057 Schwerin. Tel.: 0385/2004211, fsegebarth@hotmail.com.

www.mbs-dd.com

www.menzels-lokschuppen.de

Märklin: BR 23014 (3005) OV € 50,–; BR 381182 (3098) Plakat OV 80,–; BR 89 (3029) OV € 25,–. Primex: Orientexpresslok 230 € 100,–. Fleischmann: BR 01164 (4169) OV € 70,–; BR 65014 (1324) € 80,–; BR 537752 (4124) OV € 30,–. 02454/6350.

www.d-i-e-t-z.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

www.augsburger-lokschuppen.de

www.carocar.com

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 2-10-4 von PFM € 590,–
UP Challenger von Key € 590,–
UP Big Boy von Tenshodo € 990,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.modelltom.com

www.lokraritaetenstuebchen.de

Verkaufe: Roco BR 501815 neu Ok € 145; BR 01111 neu OK € 145; BR E 18 014 neu OK € 125. Piko BR E 43576 neu OK € 150. Gützold BR 56 2617 neu OK € 120; BR 64 neu OK € 85. Liliput BR 781304 neu OK € 110. Tel.: 0385/5559076.

www.modelleisenbahn.com

www.moba-tech.de

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

H0-2L-Rollmat. ROCO, FLM., RÖ-WA, TRIX, sehr interessante Containerwagen, Kessel-, Erz-, Kohle-, Schiebewand-, Behälter- u. offene Güterwagen, auch RÖWA Super-D-Zugwagen z.B. in Pop-Lackierung, vieles andere mehr, alles kpl. neu, alle Fahrz. ungelaufen, alle mit KK-Kulissenführung, meist originalverpackt, günstige Preise. Liste Bfm. 85 ct. J. Blank, Goethestr. 2, 73635 Rudersberg. aj.blank@t-online.de.

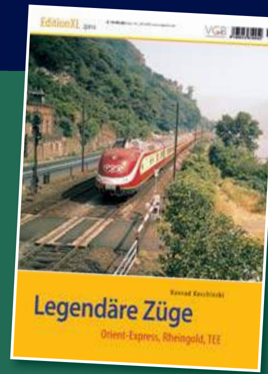
MODELLBAHNSERVICE
Dirk Röhricht • Holtendorf
• Girbigsdorferstr. 36
• 02829 Markersdorf
• Tel.+Fax: 03581/704724
Modellbahnsteuerungen, SX, RMX, DCC, Decoder-Einbau, Werkstatt und Zubehör unter:
www.modellbahnservice-dr.de

Legendäre Züge

Rheingold, Orient-Express, TEE

Diese Ausgabe der EditionXL, zusammengestellt aus den beliebten Sonderheften der Eisenbahn-Journal-Redaktion, widmet sich dem vergangenen Glanz berühmter Luxusreisezüge. Im Mittelpunkt des opulent ausgestatteten Sammelbandes stehen die Fahrtrouten und die einzigartigen Fahrzeuge von Orient-Express und Rheingold sowie der Trans Europ Express, dessen markante Züge nur Wagen 1. Klasse führten.

240 Seiten im DIN-A4-Format, Softcover-Einband, mit ca. 440 Farb- und Schwarzweißbildern, Best.-Nr. 601602, € 19,95



Einfach bestellen! 08141/534810 oder **bestellung@vgbahn.de**

www.puerner.de

www.modellbahnritzer.de

S-Bahn Dresden, 2-teiliges Doppelstockwagenset mit Innenbeleuchtung € 160,–. Segebarth, Kleiner Kamp 11, 19057 Schwerin. Tel.: 0385/2004211, fsegebarth@hotmail.com.

www.Modellbahnen-Berlin.de

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Verkaufe meine Sammlung Messingmodelle von Micro Metakit, Micro Feinmechanik, Lemaco, Trix FineArt, Fulgurex und andere. Anfragen und Listen über christa-1@live.de.

N-Bahnkeller
Binsfeldstr. 5
31688 Nienstädt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m
Schauanlage

www.modellbahn-keppler.de

www.jbmodellbahnservice.de

Roco: BR 93 DR € 80,–. Flm.: BR 56 Länderbahn € 60,–. Piko DDR: BR 52 Kond. DR € 40,–, BR 55 € 30,–, 2-achs. Güterwagen Stck. € 3,–, bei 10 Stck. € 2,50, Y D-Zugwagen DR € 6,–. Alles + Porto. Tel.: 03335/31076, 0152/53410126 (nach 20 Uhr).

www.suchundfind-stuttgart.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle H0 + H0m
fahrbereit vorbereitet
Tel.: 0371/5362537

www.zuz-modellbahn.com

Umfangreiche H0-Modellbahnsammlung, überwiegend Reisezugwagen in OV, zu verkaufen. Anfragen, Besichtigung, Selbstabholung. frank.nyskog@web.de.

www.modelltechnik-ziegler.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Verkaufe komplette N-Großanlage, Abmessung 3,60 x 1,74 x 0,88 m, 40 Loks, 240 Wagen, 70 m Gleis, 40 Weichen, 8 Brücken, 14 Signale, Drehscheibe, 130 Modellautos, 40 Gebäude usw. Kretzer Dieter, 99086 Erfurt, Tel.: 0361/7313825.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

www.modellbahn-keppler.de

www.modellbahnservice-dr.de

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de

KUSWA Modellbau
KUSWA, In der Gartenstr. 12
34513 Waldeck, 05623-973737
Listen 1,– € oder www.kuswa.de
Neu in H0: Bühnen, Tritte, Handläufe und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen: 11,– €
Radscheiben-Elemente für ES64U2 "Taurus" 8er Set anbaufertig grau lackiert: 10,– €

Aktuelles:
Schnupper-PREISHIT
- 3 Tage Aufenthalt mit Halbpension und 2 Tage Graubündenpass für freie Fahrt mit der Rhätischen Bahn, Postauto und Matterhorn-/Gotthardbahn

ab CHF 410,– / € 370,–

BAHNP(L)AUSCHALWOCHE
- 7 Tage Aufenthalt mit Halbpension und Graubündenpass für 5 Tage, ein Eintritt ins Bahnmuseum Bergün

ab CHF 840,– / € 750,–

Gästekarte für beliebige Freifahrten bis Davos-Laret

Familie R. + A. Uffer • CH-7477 Filisur/GR
Tel.: (0041) – (0)81 / 4 04 11 80 • Fax: 4 04 24 80
E-Mail: hotel.grischuna.filisur@bluewin.ch
http://www.grischuna-filisur.ch

HOTEL RESTAURANT
Grischuna
albula FILISUR

Der ideale Standort für Bahn-, Natur- und Wanderfreunde, ruhig und sonnig, direkt am RhB-Bahnhofsgelände an Unesco Welterbe Strecke gelegen (Haltestelle Bernina und Glacier Express), nahe beim Landwasserviadukt.



www.zum-alten-dampfross-berlin.de
Modellbau – Planung und Bau von Modellbahnanlagen

Zum alten Dampfross
Inh. Mike Lorbeer
Kablowerweg 89 | D – 12526 BERLIN
www.mike-lorbeer@t-online.de

MoBa - Work
Inh. Dipl.-Ing. Jochen Krause
Tel.: + 49 (0) 30 / 64 93 325
www.mobawork-modellbahnanlagenbau.de

MODELLBAHN AUMILLER
www.naskapi.de

...auf über 220 qm!
in der Oberpfalz
u.a. Märklin - Fleischmann - Roco - Bemo - Lenz - Trix - LGB - Piko - Auhagen - DC-Car-Systems - Bachmann - Brawa - Brekina - Busch - Dietz - ESU - Faller - Herpa - Kibri - Liliput - Massoth - Noch - Pola - Preiser - Seuthe - Tillig - Uhlenbrock - Viessmann - Vollmer und und und und ....

Modellbahn Aumiller - 92421 Schwandorf
Tel.: 09431 5600035 - e-mail: info@naskapi.de
Dachelhofer Str. 88 - mit vielen kostenlosen Parkplätzen am Haus!

Verkauf
Reparaturservice
Update-Service
Anlagenbau
Workshops
Digitaltechnik
Decodereinbau
online-shop:
www.naskapi.de

Spur-0-Weichen zu verkaufen, R = 250 cm. 3 Sinohara, Federzungen, 2 li. ca. 36 cm je € 30,–. 1 Dreiwege ca. 42 cm € 40,–. 3 Roco-Weichen, ca. 43 cm, 2-teilig, gegossenes Herzstück. 2 Li-, 1 Bogenweiche je € 25,–. Tel.: 07472/21809.

Weinert-Signale H0, exakt zusammengebaut, ohne Antriebe, nie auf einer Anlage gewesen, 12 Gleissperr-, 1 Vorsignal, 3 Doppelflügelsignale, komplett für € 250,– zu verk. Einzelverkauf wesentlich teurer. Tel.: 05731/1531051 (abends).

Suche zwecks Informationsaustausch Sammler/Kenner der Großmodelle (1:20) der Firma Sieck Modellbau. Diese Loks standen früher in Fahrkartenausgaben in Bahnhöfen und Reisebüros. Bin für alle Informationen dankbar. Rückmeldungen bitte an E-Mail: annedetlefgerth@aol.com

Wir suchen ständig Modelleisenbahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810, uwe-quiring@t-online.de.

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug bundesweit. Alle Spuren, auch 0 u. 1. Markus Henning, Tel.: 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com. Gerne Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, LGB etc.

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Liliput Wien, eine Legende lebt. 2 Bände im Schuber, auf 1200 Seiten alles über Liliput € 23,– + € 7,– Porto. Tel.: 05608/4338, erclaus@gmx.net.

www.modellbahn-keppler.de

Neu: Benelux Rail 1970–1980 von Marcel Vleugels. 304 S., 368 Fotos, Landkarte Luxemburg, € 34,00. Im Buchladen oder www.nijverepublishers.nl.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Verkaufe LGB Depeschen. Ich habe folgende Nr. 4, 14/15, 17–137, die Depeschen bis Nr. 75 sind gelocht und im Aktenordner abgelegt. Alle Depeschen sind in einem sehr guten Zustand. VB € 110. Nur Abholung möglich, 99974 Mühlhausen. Tel.: 0172/3447018 oder E-Mail an h.ahne@arcor.de.

www.bahnundbuch.de

MEB 1970–2010 € 120,–; MEB Spezial, 17 Hefte € 30,–; MBI 2009–2016 € 20,–; Züge 2000–2009 € 20,–. Nur Abholung. Zu erfragen Tel.: 03691/841032.

www.vgbahn.de

GESUCHE
Dies + Das

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und -reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, Tel.: 089/85466877, mobil 0172/8234475, modellbahn@bayern-mail.de.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21@gmx.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Ihre Kleinanzeige finden Sie im Internet unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hvo@gmx.com.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader @dansibar.com.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

LGB, auch ganze Sammlung oder Anlage sowie Echtdampfmodelle von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, auch große Sammlungen, ganze Anlagen oder Nachlässe. Abbau auch möglich! Zahle Höchstpreise. Seriöse Abwicklung, Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 097011313, Fax: 097019079714.

Verschenken sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin-H0-Sammlung/ Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt, Tel.: 02235/468525, mobil: 0151/11661343, meiger-modellbahn @t-online.de.

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche umfangreiche Sammlungen aller Spurgrößen und Hersteller. Bundesweite persönliche Abholung inkl. Barzahlung. Fabian Rauch 0160/3833340, fama.rauch@gmail.com.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Märklin Liebhaber und Sammler sucht große Sammlung , analog oder digital, gerne mit Karton, Exportmodelle erwünscht und bevorzugt, zahle vereinzelt bis zu 80% vom Koll. Wohne in Krefeld. Tel.: 02151/3513223. Bin freundlich und seriös und kein Weg ist mir zu weit, zahle selbstverständlich bar.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Verschenken sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom-Sammlung/Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt, Tel.: 02235/468525, mobil: 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Kleinanzeigencoupon zum Ausdrucken unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen/bestellcoupon.html oder anfordern 08141/53481-152

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

GESUCHE

Fahrzeuge TT, N, Z

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche umfangreiche Sammlungen aller Spurgrößen und Hersteller. Bundesweite persönliche Abholung inkl. Barzahlung. Fabian Rauch 0160/3833340, fama.rauch@gmail.com.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader @dansibar.com.

Verschenken sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Spur-Z- oder N-Sammlung/ Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt, Tel.: 02235/468525, mobil: 0151/11661343, meiger-modellbahn @t-online.de.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/ Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel.: 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Privater Modellbahner freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

GESUCHE
Zubehör alle Baugrößen

Suche 2x Hintergrund-Szenerie von Mamos DDR. Im Katalog v. 1975/76 mit Kat.-Nr. 5456560/160/007 angeg. Nur guter bis sehr guter Zustand, € 25,– pro Stück. Steffen Gerhardt, Rühlower Str. 19, 17034 Neubrandenburg. Tel.: 0174/9534403.

GESUCHE
Literatur, Video, DVD

Suche M+F-Journal 2/1975. Verkaufe Heft 1/1975 + Modellbahnrevue 1/68. hans-joachim.knupfer@t-online.de, Tel.: 07152/351530.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbahnen-berlin.de

www.menzels-lokschuppen.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn.

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

Parkbahn im Südschwarzwald. Wer hat Interesse am weiteren Ausbau, der Mitgestaltung und am Betrieb der Liliput-Eisenbahn Hasel? Camping auf dem Gelände möglich. Weitere Infos unter: www.liliput-eisenbahn-hasel.de.

www.puerner.de

URLAUB
Reisen, Touristik

Eisenbahnromantik pur am Bodensee. Direkt am Lindauer Bahnhof, schöne neue Maisonettewohnung, 96 qm, 2 sep. Schlafzimmer, gr. Balkon mit Blick auf Gleise und den See! Erstbezug 2017! Ab € 145,–/Nacht unter Tel.: 07146/407567 von privat zu mieten.

Alter Bahnhof am Bähnle-Radweg im Hochschwarzwald an Reisegruppen bis 8 Pers. zu vermieten: www.bahnhof-kappel-gruenwald.de. Tel.: ++49(0)157/85098902, E-Mail: info@bahnhof-kappel-gruenwald.de.

Ideal für Eisenbahnfans! FeWo in Radebeul (bei Dresden) zu vermieten. 2 Pers. € 45,–/Nacht, 4 Pers. € 65,–/Nacht inkl. Endreinigung. Direkter Blick auf die Bahnstrecke Dresden–Leipzig u. der dampflokbetriebenen Schmalspurbahn Radebeul–Moritzburg, Parkmöglichkeiten auf dem Grundstück vorhanden, Einkaufs- und Ausflugsmöglichkeiten in der Nähe. Tel.: 0175/2417050, 07021/49355. E-Mail: boehme2@web.de.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch Tipps und Tricks für die Modellbahn. Inkl. „GUTi" für freie Fahrt mit Bus und Bahn im größten Teil des Bayer. Waldes. FeWo/App. ***/**** ab € 35,–/ Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 m^2, 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, Tel.: 04931/13399.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Liebevoll eingerichtete FeWo im ehem. Verwaltungsgebäude der GHE am Bhf. der Selketalbahn in Gernrode/Harz. 2–3 Pers., nicht behindertengerecht, Nichtraucher. Ab € 40,–. Tel. 017623917323, E-Mail: ferienwohnung@selketalbahn.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Modellbahnbörse 16.09., 10–14 Uhr
Altenburg / Likörfabrik, Destille, Am Anger 1–2
Zufahrt über Gerner Straße
Eintritt 2,– €, Kinder frei
Für Speisen und Getränke ist gesorgt
Vollmer/Koch 0174/4110308

Große TT-Messe
Publikumsmesse des AKTT
Gotha, 02./03.09.2017
TT-Modellbahnausstellung und
TT-Markt-Präsentation
in der Stadthalle Gotha,
Goldbacher Str. 35.
Samstag 10.00 bis 17.30 Uhr,
Sonntag 10.00 bis 16.00 Uhr
AKTT e.V.
Info: Tel. 03462/210482 • www.aktt.de

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

19.08.: Schlossbrauhaus, Gipsmühlweg 5, 87645 Schwangau, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–17 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

27.08.: Zwickauer Modellbahn-/Auto- und Spielzeug-Tauschmarkt, 9–14 Uhr, Haus der Modellbahn, Crimmitschauer Str. 16, 08058 Zwickau. Info: www.mbc-zwickau.de

01./02.09.: Modellbahnausstellung/Börse in der Christus Gemeinde, 42277 Wuppertal-Langerfeld, Windhukstr. 102. Fr. 16–21 Uhr, Sa. 9–16 Uhr. Info: E. Schnütgen, 0202/710243, mobil 0152/02051469. Christliches Modellbahn Team, www.cmt-ev.de

03.09.: Berliner Spielzeugbörse, 10–14 Uhr, Loewe-Saal, Ludwig Loewe-Höfen, Wiebestr. 42, 10553 Berlin-Moabit. 030/7842346, 0173/3882000.

09.09.: Modellbahnbörse, 10–16 Uhr, mit großer Fahrzeugschau in 1:1, Eisenbahn-Erlebniswelt Horb/N., Isenburger Str. 16/2. 2. Museums-Öffnungstag 2017. Info-Tel.: 0711/8878140, info@svgmbh.com, www.eisenbahn-erlebniswelt.de

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse. 09.09.: Leipzig, Alte Messe, Pavillon der Hoffnung, Halle 14, Puschstr. 9, 10–15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de

Modellbahn- u. -Auto-Tauschbörse:
von 10–14 Uhr
Leipzig: Sa. 09.09.,
Alte Messe, Pavillon der Hoffnung,
Halle 14, Puschstraße
Sylvia Berndt • Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de

Termine
Ankauf-Verkauf-Tausch von Modelleisenbahnen, Autos, Sammlerspielzeug
13. Aug. Dinslaken, Halle Trabrennbahn
20. Aug. Haltern, Seestadthalle
27. Aug. Mülheim, Alte Dreherei
02. Sep. Bremen, Messe Halle 3 (Sam.)
03. Sep. Gronau, Bürgerhalle
10. Sep. Castrop-Rauxel, Europahalle
17. Sep. Iserlohn, Parkhalle
24. Sep. Langenhagen, Modezentrum im Hannover Trademart, Hessenstr. 1 (für Händler: Meterpreis ab 10 Euro)
Weitere Termine unter www.bv-messen.de
OVGmbH Tel.: 02553-98773

09./10.09.: 08371 Glauchau, Lokschau + Modellbahnmarkt, 9–17 Uhr, im BW, Scheermühlenstr. 5.

www.adler-maerkte.de

www.modellbahnboerse-berlin.de
10.09.: 01069 Dresden, Alte Mensa. 24.09.: 12679 Berlin, Freizeitforum Marzahn. Jeweils 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

17.09.: Börse des Modell-Auto-Club Franken e.V., 10–14 Uhr, im Gemeinschaftshaus Langwasser, 90473 Nürnberg, Glogauer Str. 50. Eintritt frei! Info: Udo Köstler, Tel.: 0911/555658, Udo.Koestler@mac-franken.de, www.mac-franken.de

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

23.09.: Modellbahnmarkt in 09111 Chemnitz, Moritzhof-Sparkasse, von 10–14 Uhr, Bahnhofstr. 51. Info-Tel.: 03763710902 (ab 20 Uhr).

www.bv-messen.de

23./24.09.: Modellbahn-Kombi-Ausstellung in 56412 Stahlhofen. Versch. Spurweiten u. Maßstäbe, im Dorfgem. Haus, auf 2 Etagen + 3. Tag d. off. Tür bei „MOMs Modellbahn-Traum", gegenüber DGH u. Kinderbasteln, Zubehör, priv. Tauschbörse!

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 35 Jahre www.adler-maerkte.de
SOMMERPAUSE bis 02.09.2017
03.09. Köln-Mülheim, Stadthalle, Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
Marktzeiten 11-16 h
10.09. Bonn Bad Godesberg, Stadthalle, Koblenzer Str. 80
17.09. Aachen, Kurpark-Terrassen, Dammstr. 40
ADLER - Märkte e. K. 40721 Hilden, Telleringstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

24.09.: Ratskellersaal, Wernersgrüner Str. 32, 08228 Rodewisch, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–16 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

24.09.: Modellautotausch- und Modelleisenbahnbörse, von 11–17 Uhr, im Zentrum für „Automobilkultur SchuppenEins", Konsul-Smidt-Str. 20–26, 28217 Bremen. Infos und Anmeldungen: Manfred@Nauland.de

24.09.: 49. Modellbahn- u. -autobörse von 10–16 Uhr in 66386 St. Ingbert, Im Schmelzerwald 51a, Schulturnhalle Leibniz-Gymnasium. Info: 06897/4254 oder mec-igb@gmx.de

08.10.: 43. Regensburger Modellbahnbörse, 10–15 Uhr, ESV-1927-Sporthalle, Dechbettener Brücke 2, 93051 Regensburg. Info: B. Heinrich, Tel.: 0157/76415997, info@rswe.de, www.rswe.de

Wormser Modellbahnbörse
67547 Worms, Klosterstr. 23
EWR-Kesselhaus (Nähe Obi)
Sonntag 24.09. von 11–16 Uhr
Veranstalter: Michels Modellbahnbörsen
Michael Günther, Osthofen, Tel.: 06242/1253
www.modellbahnboersen.de

Modellbahn-Auto-Börsen: von 10–15 Uhr
Leipzig: Sa. 09.09., 10–14 Uhr, Alte Messe, Pavillon der Hoffnung, Halle 14, Puschstr.
Kassel/Vellmar: So. 01.10., Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese
Fulda/Petersberg: So. 22.10., Propsteihaus, Rathausplatz 2
Stadtallendorf: So. 29.10. Mehrzweckhalle, Am Bärenbach 2
Sylvia Berndt • Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de

Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugmarkt
Sonntag, 10. September, SEAS Bürgerzentrum Bruchsal
Sonntag, 29. Oktober, Kursaal Bad Cannstatt
von 11.00–15.30 Uhr
Modelleisenbahnen und Blechspielzeug
Info: Dr. R. Theurer 07 11/5 59 00 44, info@theurers.de

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE
13. Aug. 45 **Hattingen,** Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr.
20. Aug. 46 **Oberhausen,** Revierpark Vonderort, Bottroper Str.
27. Aug. 33 **Kaunitz-Verl,** Ostwestfalenhalle, Paderborner Str. *10–16 Uhr
27. Aug. 46 **Wesel,** Niederrheinhalle, An de Tent
3. Sept. 30 **Hannover,** Großmarkt, Am Tönniesberg
3. Sept. 47 **Duisburg-Homberg,** Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Str.
10. Sept. 47 **Kamp-Lintfort,** Stadthalle, Moerserstr.
10. Sept. 34 **Kassel-Baunatal,** Stadthalle, Marktplatz
17. Sept. 53 **Lohmar,** Jabachhalle, Donrather Dreieck
24. Sept. 45 **Hattingen,** Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr.
1. Okt. 47 **Duisburg-Homberg,** Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Str.
Große Lego- + Playmobilbörse
Alle Märkte 11–16 Uhr außer *
... wie immer: Faire Anbieter! Ankauf • Verkauf • Tausch!
Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4960980, 0172/9544662

22. + 23. September Spielzeugauktion und Spielzeugmarkt
im HEIDE VOLM, 82152 PLANEGG bei München, Bahnhofstr. 51 direkt an der S-Bahn Station (S 6). Eisenbahnen, Puppen, Blechspielzeug usw. Katalog 15,– €, Ausland 20,– €
Münchner Spielzeugauktion
Veranstalter: Georg Brockmann, Schloßmühlstr. 31, 86415 Mering, Tel. 0 82 33/40 91

Kabelklemmen aus der Küche

Mit Verschlussclips lassen sich auch Kabel befestigen

Schon immer habe ich nach einer einfachen Möglichkeit gesucht, um Kabelstränge mit einem oder wenigen Kabeln zu befestigen. Tackern hat bei mir oft zu einer Beschädigung oder sogar zum Durchtrennen der Kabel geführt. Die Lösung sind Verschlussclips, wie sie zum Beispiel bei abgepacktem Brot zu finden sind. Die Clips werden zunächst gerade gebogen, dann über die Kabelader gelegt und mit zwei Klammern fixiert. Indem die Clips zu einer Schleife gebunden werden, lassen sich die Kabel auch an Abzweigungen übersichtlich und gerade führen. Kommen später weitere Verkabelungen dazu, können diese einfach unter die bereits angebrachten Clips geschoben werden. *Heinz-Dietrich Kerl*

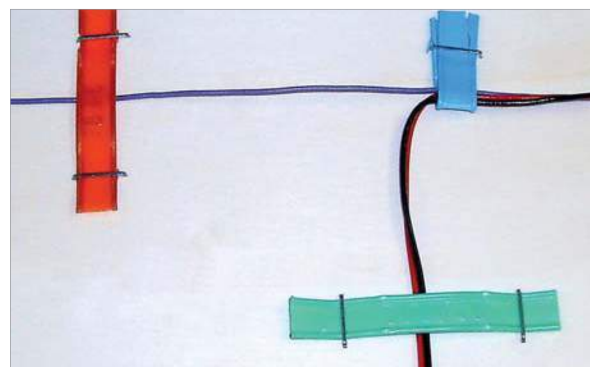


FOTO: HEINZ-DIETRICH KERL

Der Brot-Clip: Eine einfache und preiswerte Befestigungsart.

Modell-Schrott aus Recycling-Resten

Mit Bastelschrott und Spritzlingsresten lassen sich realistische Modell-Beladungen realisieren



Für die Schrottladung werden Bastelschrott und Wellpappe recycelt.

Für die Herstellung von Modell-Schrott, etwa zur Beladung von Güterwagen, eignen sich die Ränder von Kunststoff-Spritzlingen, die sonst im Müll landen würden. Weiteres Material findet sich in jeder Bastelkiste oder auch im Haushalt (beispielsweise Strohhalme). So lassen sich die Reste verschiedener Rohre, Bleche und Träger einfach nachbilden. Zuerst müssen alle Kunststoffteile mittels Seitenschneider in eine vorbildgerechte Form gebracht und passend abgelängt werden. Aus einem Strohhalm können beliebig lange Modell-Stahlrohre gefertigt werden. Gittermasten lassen sich einfach nachbilden, indem man Wellpappe quer zur Wellrichtung in dünne Streifen schneidet. Dafür eignet sich ein scharfes Cuttermesser. Nächster Schritt ist die Alterung. Zunächst bekommen alle Teile einen Rostfarbenen Anstrich, etwa mit Revell Braun Nr. 83. Nach dem Trocknen behandele ich die Schrott-Teilchen mit schwarzen und rostfarbenen Pulverfarben. So bekommt die Schrottladung noch einige Farbakzente und wirkt plastischer. Damit die Pulverfarben auch haften bleiben, wird das Ganze anschließend noch mit Haftspray (dafür eignet sich auch Haarspray) übersprüht. Da ich einen offenen Güterwagen beladen wollte, habe ich nun ein Stück Pappe entsprechend der Ladeflächen-Größe ausgeschnitten und an den Längskanten als Abstandshalter nach unten gefaltet. So kann der Ladezustand je nach Wunsch angepasst werden. Nun wird der Schrott auf die bereits zuvor mit Rost- und Pulverfarbe behandelte Pappe geklebt. Dabei kommt der Hin und Weg Kleber der Firma Noch zum Einsatz, damit ein Nachkorrigieren möglich ist und die Rückstände nach einiger Zeit transparent werden. Tipp: Nach dem Aufkleben das Ganze nochmals mit Patina-Pulver einpinseln, so werden Flecken und Klebe-Rückstände prima überdeckt. Dann die Schrott-Ladung in den Güterwagen einlegen – fertig! *Rico Schönherr*

FOTO: RICO SCHÖNHER (2)



Gelungene Wertstoffverwertung im Maßstab 1:87.

Der Portalkran von Busch ist sehr feingliedrig gestaltet, sollte aber noch mit einigen Details wie Laternen oder Warntafeln aufgewertet werden.

Busch bringt einen neuen Portalkran, der ein konkretes Vorbild im sächsischen Zwickau besitzt. Wir haben das H0-Lasercut-Modell für diesen Werkstatt-Beitrag zusammengebaut.

Portal nach Sachsen

Kräne sind bei vielen Modellbahnern besonders beliebt, sorgen sie doch für eine Spielwertsteigerung der Anlage und für einen zusätzlichen Blickfang auf dem Güterbahnhof. Portalkräne nach konkretem Vorbild waren bislang jedoch selbst im Maßstab 1:87 selten, außer man baute sie sich selbst.

Der Zubehörspezialist Busch ändert dies: Das neue Modell eines kleineren Portalkrans (Art.-Nr. 1460) ist kein Fantasiegebilde, sondern einem Vorbild in Zwickau nachempfunden. Der seit Jahren auf dem Güterbahnhof der südwestsächsischen Industriestadt vor sich hin rostende Kran ist aufgrund seiner kompakten Abmessungen und der altertümlichen Holzverkleidung der Kranbrücke ein hervorragendes Objekt für eine Nachbildung.

Busch hat sich auch in diesem Fall für einen Bausatz in der derzeit angesagten Lasercut-Technik entschieden. Der Aufbau des Modells entspricht dabei dem gewohnten Schema bei Busch: Die Kranbrücke wird aus unstrukturierten Pressspanplatten erstellt, die Außenwände aus echtem Holz werden anschließend einfach aufgeklebt. Der Rest des Bausatzes besteht fast vollständig aus Pappe. Gerade bei der Montage der Portalstützen ist deshalb auf eine ruhige Hand zu achten, da die Pass-



VORBILDFOTO: RAINER HEINRICH

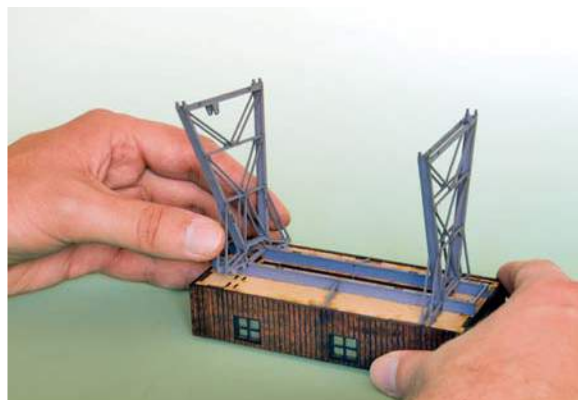
98 001 war am 10. September 1993 in Zwickau zu Gast, wo sie unter dem Vorbild des neuen Modellkrans abgestellt wurde. Der Kran steht noch immer, verfällt jedoch leider zusehends.



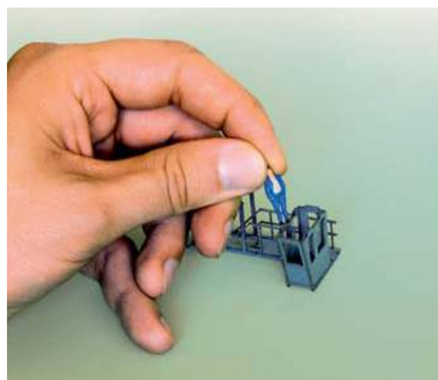
Die wenigen Lasercut-Platten aus Papier und Echtholz täuschen ein bisschen über die Kleinteiligkeit des Bausatzes hinweg.



Wie bei vielen Lasercut-Bausätzen von Busch werden auch die Holzwände der Kranbrücke auf ein Pressspan-Grundgerüst geleimt.



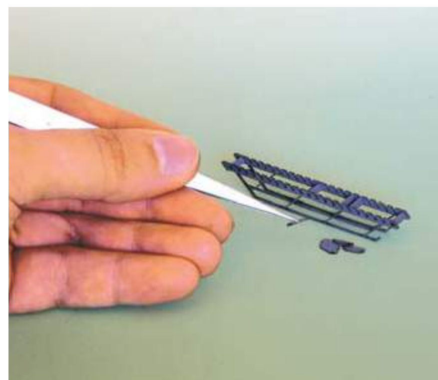
Bei der Montage der Portalstützen ist Fingerspitzengefühl gefragt, damit sich die Passzapfen aus Pappe nicht verwinden.



Das Steuerhaus des Portalkrans besitzt leider keine Inneneinrichtung. Hier kann ein „Kranführer" für ein wenig Belebung sorgen.



Mit ein wenig Geschick kann die Winde, die das Anschlusskabel des Verschub-Antriebes aufnimmt, auch beweglich montiert werden.



Heikel ist die Montage des Treppenaufgangs. Alle Stufen einzeln und passgenau einzusetzen kann zum Geduldsspiel werden.

zapfen der vergleichsweise weichen Kartonteile sonst sehr leicht zerdrückt werden, was eine präzise Positionierung der Bauteile zueinander unmöglich macht. Am besten wird zum Bau ein guter, schnell abbindender Weißleim verwendet, etwa Bindan-RS von Bindulin, der sich aus der 20-Gramm-Tube sehr fein dosieren lässt.

Einige Details, wie die Kabelwinde an einer der Stützen oder die Kranhaken, sind im 3D-Druckverfahren erstellt worden. Bei diesen überraschen die Nachbildungsqualität und die hohe Passgenauigkeit. Generell weist der Bausatz in letztgenannter Hinsicht keine nennenswerten Schwächen auf. Lediglich die Führungen der Laufkatze und der Stützen auf den zu massiv geratenen Kranschienen sind ein wenig holprig. Dies dürfte jedoch für die meisten Modellbahner nicht so wichtig sein, da der Kran als Standmodell konzipiert ist und eine nachträgliche Motorisierung angesichts der nicht über die Maßen stabilen Pappbauweise nur etwas für versierte Bastler ist.

Das fertige Modell kann sich sehen lassen, da die grazile Ausführung, besonders im Bereich der Stützen, wirklich gut gelungen ist. Allerdings sollte man das Modell in jedem Fall noch mit etwas Pulverfarbe oder mit Acrylfarben im Dry-Brush-Verfahren altern, da es trotz der vorbildgetreuen Einfärbung der Bauteile zu steril wirkt. Auch eine weitergehende Detaillierung gemäß des im Artikel abgebildeten Zwickauer Vorbildes bietet sich an, um letztlich eine zeitgemäße Nachbildung eines schönen Portalkrans auf die Anlage stellen zu können. □ *Alexander Bergner*

MODELLFOTOS: ALEXANDER BERGNER



Das Dach ist abnehmbar gestaltet, so lässt sich die Laufkatze im Inneren frei verschieben. Die Seilwinde für die Kranhaken wurde stark vereinfacht umgesetzt.

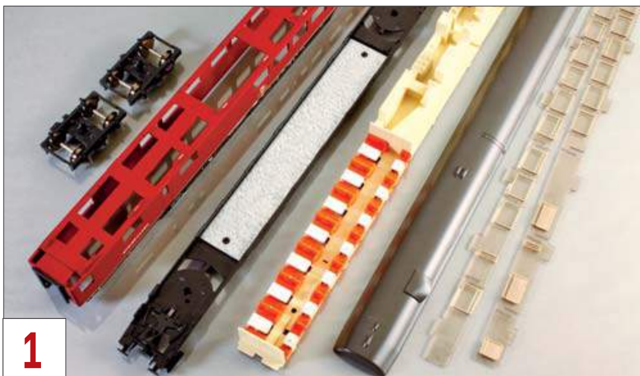
Vorbildgetreu läuft der Roco-Speisewagen zwischen zwei IC-Wagen und wirkt dank der effektvoll beleuchteten Inneneinrichtung als Highlight im Zug.

Der WRmh 132 von Roco stellt ein sehr gelungenes und maßstäbliches Modell des 27,5 Meter langen Speisewagens für TEE- und IC-Züge dar. Eine schöne Basis zum Supern.

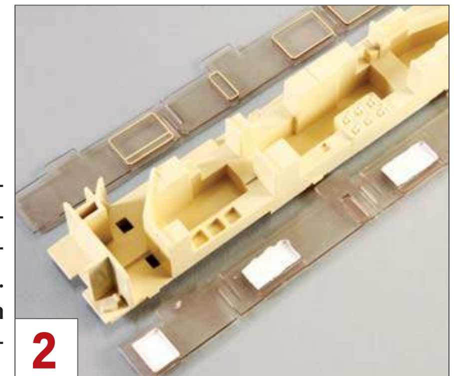
Hurtig Preisers, ...

...kommt zu Tisch! Er ist gedeckt, sogar im Maßstab 1:87. Das Supern von Speisewagen zählt zu den Arbeiten, die auch ohne große Bastelausrüstung durchführbar sind. Der Aufwand hängt allerdings von den eigenen Ansprüchen ab und reicht vom Bestücken mit Figuren bis hin zum zusätzlichen Farbfinish und der Superung des gesamten Innenraumes, welche ich mir vorgenommen habe.

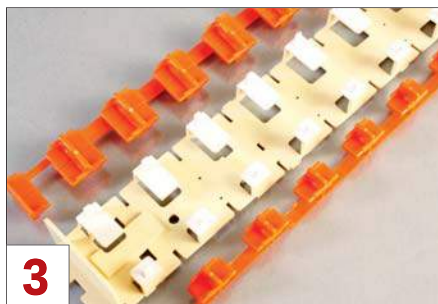
Die am WRmh 132 gezeigten Verbesserungen sind auch auf andere Speisewagentypen übertragbar. Entsprechende Vorbildinformationen findet man in der Regel im Internet.



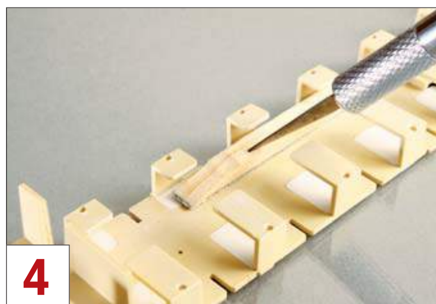
Als Erstes erfolgt das Zerlegen des Wagens in die einzelnen Baugruppen.



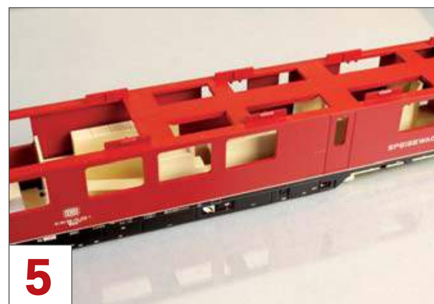
Platziert man die Fensterbänder am Küchenbereich, erkennt man, welche Teile einsehbar sind. Bei den weiß hinterlegten Fenstern ist der obere Abschnitt transparent.



Die Sitze sind als separate Spritzlinge steckbar. Das erleichtert die spätere Farbgebung.



Die Aussparungen unter den Tischen schließt man mit Polystyrolstücken (Stärke: 1 mm).



Einige Küchenbereiche sind einsehbar, weshalb sich eine Superung auch hier lohnt.

Zentrale Elemente des Speisewagens sind der Restaurant- und Küchenbereich. Die Trennung beider Abteile befindet sich beim WRmh 132 genau in der Wagenmitte. Der Inneneinsatz ist als kompletter Spritzling mit angesteckten Sitzreihen und Tischlampen gefertigt, wodurch einige markante Details im Bereich der senkrechten Wände aus formtechnischen Gründen nicht vorhanden sind. Deshalb gibt es auch Aussparungen am Fußboden in der Kontur der Tischflächen. Diese Lücken im Boden lassen sich mit passgenau zurechtgeschnittenen Polystyrolstücken (1 mm) schließen. Hierfür eignet sich dünnflüssiger Sekundenkleber. Eine kleine Holzleiste, die von oben über die Lücke auf den Boden gedrückt wird, dient als Anschlag.

Im Bereich der Kurzkupplungs-Kinematiken liegt der Boden um zwei Millimeter höher. Die deshalb bestehende Lücke im Bereich der Wagenenden wird mit Polystyrol (2 mm x 3 mm) ausgefüttert. Um leichte Höhenunterschiede auszugleichen, wird die Bodenfläche abschließend mit Schmirgellatten plan abgezogen.

Je nach Blickwinkel sind einige Bereiche der Küche, zumindest auf den zweiten Blick, von der Gangseite her einsehbar, so dass es sich lohnt, auch dort einige Details zu ergänzen.

Einen Eindruck von der Inneneinrichtung des WRmh 132 kann man sich im Internet bei „Drehscheibe online" unter dem Stichwort „Innenaufnahmen Euro Express Speisewagen" machen.

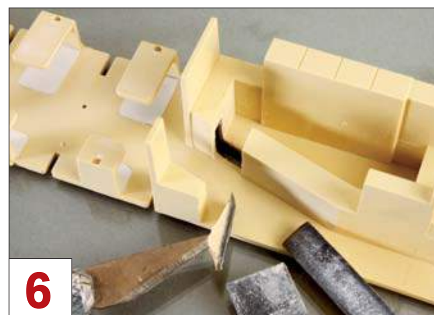
Gleich am Anfang der Theke ist ein Personaldurchgang vorhanden. Die Arbeitsplatte ist dort klappbar ausgeführt. Zum groben Herausschneiden eignet sich ein scharfes Skalpell. Es ist einiges an Kraft aufzuwenden, um das Material auszuschneiden. Anschließend werden die Schnittstellen exakt in Form gefeilt. Die Lücken im Boden und an den Stirnseiten lassen sich mit passenden Polystyrolprofilen schließen. Das Verkleben solcher Verbindungen aus Industriekunststoff und Polystyrol sollte mit Sekundenkleber erfolgen.

Die inneren Abteiltüren waren beim Vorbild verglast. Um das beim Modell darzustellen, wird das Material ausgeschnitten und sauber befeilt. Das betrifft beide Trennwände an den Einstiegsbereichen und die im Übergang vom Speise- zum Küchenabteil. Sehr hilfreich ist die Tatsache, dass sich die Breite der jeweiligen Tür als vertiefte Kontur abzeichnet. Neue Türen entstehen aus transparentem, 0,25 Millimeter starkem Polystyrol. Für die Darstellung des Rahmens eignet sich im entsprechenden Farbton (Revell 382) lackiertes Tamiya-Klebeband, das in passend breiten Streifen beidseitig aufgeklebt wird.

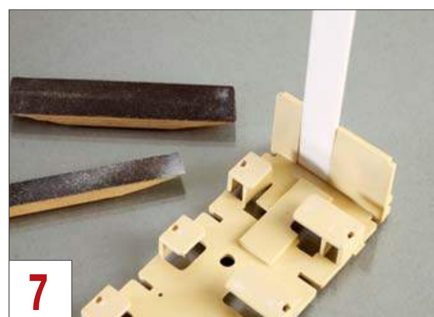
Auch auf H0-Tischdecken muss man nicht verzichten

Damit die Tischflächen nicht wie Tapeziertische wirken, sollte man der Szene etwas Eleganz einhauchen. Es fehlt die strahlend weiße Tischdecke mit dem festlichen Faltenwurf an den Ecken. Solche Tischdecken lassen sich ganz einfach aus Kosmetiktüchern herstellen. Eine Lage des mehrlagigen Papiers genügt dafür. Fixiert werden die kleinen Papierstücke mit Klarlack.

Im an die Wagenmitte angrenzenden Küchenbereich sind hinter der Theke sechs Kühlfächer eingebaut. Oberhalb der Dachrundung sind weitere drei vorhanden, allerdings sind diese viel niedriger und kaum einsehbar. Sie werden deshalb nicht nachgebildet. Die anderen sechs entstehen aus dünnen Platten und abgewandelten Weinert-Scheibenwischern für die Öffnungsgriffe. Außer der schräg verlaufenden Theke existieren drei weitere Durchreichöffnungen. Für diese sowie auch für die Theke, werden aus 0,25 Millimeter dünnem Polystyrol Auflagen zurechtgeschnitten, die nach vorne leicht



An der Theke wird ein Durchgang herausgeschnitten und mit der Feile zurechtgeformt.



Die Abteiltüren werden ausgeschnitten. Ein Polystyrolstreifen dient der Breitenkontrolle.



Neue Türen entstehen aus transparentem Polystyrol und lackierten Tape-Streifen.

überstehen. Die Auflagen erhalten vor dem Verkleben eine schwarze Lackierung, die Kante wird silbern abgesetzt.

Bevor die beiden Sitzreihen im richtigen Farbton bemalt werden, kann man noch den oberen, beim Vorbild hölzernen Abschluss aus Profilen (0,25 mm x 0,25 mm) aufkleben und anschließend wie ein Dach schräg zurechtfeilen.

Vor der Farbgebung der Inneneinrichtung wird der beigefarbene Inneneinsatz mit weißem Haftgrund vorlackiert. Nach dem Abkleben folgt zuerst die Lackierung der Küche in Silber. Einige Wandteile, die beim Vorbild in Weiß gehalten sind, werden zuvor mit Tamiya-Tape abgedeckt. Nachdem dann der Küchenbereich maskiert ist, folgt die Farbgebung im mittleren Braun (Revell 382). Im gleichen Farbton wird auch die Innenseite des Wagenkastens gespritzt, nachdem die Außenseite komplett und sorgfältig maskiert wurde.

Die Innenseite der Fensterbänder erhält eine Pinsel-Lackierung mit demselben Braunton. Durch die etwas längere Trocknungszeit der seidenmatten Farbe sieht dieser Farbauftrag fast wie eine Spritzlackierung aus.

Nachdem auch die orangenen Spritzlinge der Sitzreihen mit weißem Haftgrund gespritzt sind, werden die Polster mit blauer Acrylfarbe nachgebildet. Die Teile des Holzgestells, die Armlehnen und der obere Abschluss der Lehne werden wieder im mittleren Braunton abgesetzt. Eine Spritzlackierung würde in diesem Fall sehr aufwendige Maskierarbeiten nötig machen.

Vor dem Einklipsen der beiden Sitzreihen wird die gesamte Bodenfläche mit schwarzer Aero-Color-Farbe von Schmincke bemalt. Ein leichtes Aufhellen des Fußbodens erfolgt direkt von oben mit stark verdünntem Weiß.

Sind die bemalten Sitzreihen eingeschoben, erfolgt zuerst das Bestücken mit Figuren. Wichtig ist, dass eine genügend große Auswahl an sitzenden Figuren vorhanden ist, um in ihrer Gestik zueinander passende Figuren kombinieren zu können: zum Beispiel zwei Schweigende oder ein Erzähler und ein Zuhörer. Zwei mit den Armen gestikulierende, fast hampelnde Figuren wirken im Speisewagen eher unglaubwürdig. Bei miteinander kommunizierenden Figuren ist auch wichtig, dass der Blickkontakt stimmig wirkt.

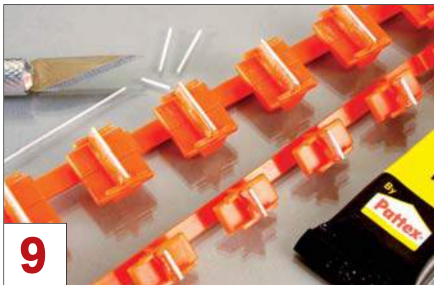
Selbst winziges Geschirr ist bei Preiser zu haben

Die Geschirrspritzlinge (Preiser 1755) sind je nach Art und Größe nach dem Abtrennen vom Gussbaum nur schwer mit der Pinzette zu greifen, da sie durch die Spannung leicht wegspringen. In diesem Fall eignet sich die Spitze eines scharfen Skalpells besser. Die Bauteile lassen sich durch leichtes Anpiksen aufnehmen und an der gewünschten Stelle platzieren.

Es sind auch genügend Spritzlinge mit Speisen aller Art (Brezeln, Hörnchen, Fisch, Pommes, Wurst und Käseaufschnitt) vorhanden, um verschiedene Porzellanteller und Silberplatten dekorieren zu können.

Nach dem Fixieren auf den jeweiligen Tellern folgt die Farbgebung zum Beispiel in hellen Lachstönen. Gut machen sich auch einige Salatblätter als Kontrast in gedämpften Grüntönen.

Alles, was von den Tischen abgeräumt wird, landet zuerst auf den Abstellflächen



Hölzerne Abschlüsse der Lehnen entstehen aus Polystyrolprofil (0,25 mm x 0,25 mm).



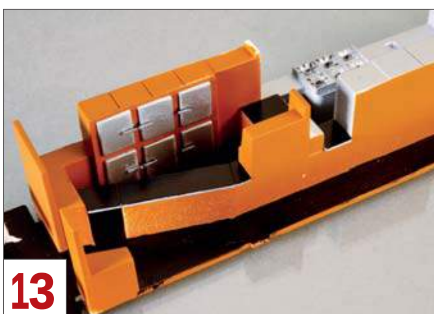
Mit Klarlack verklebte Kosmetiktücher bilden Tischdecken mit Faltenwurf nach.



Der Küchenbereich wird zunächst komplett silberfarben gespritzt.



Nach den Maskierarbeiten an Wagenkasten und Inneneinsatz folgt mittelbraune Farbe.



Hinter der Theke sitzen die Kühlschränke. Als Scharniere dienen Weinert-Scheibenwischer.



Nach der Grundierung folgt die Farbgebung der Sitze mit blauer Acrylfarbe.



Bei der Platzierung der Figuren ist wichtig, dass sie in der Gestik zueinanderpassen.



Die beiden Köche sind so aufgestellt, dass sie durch das obere Klappfenster sichtbar sind.



Auf einer Skalpellklinge aufgespießt, lässt sich das winzige Geschirr positionieren.



Nun folgt das Kolorieren der Speisen in Farbtönen, die nicht zu kräftig ausfallen sollten.



Auf der Abstellfläche stapeln sich abgeräumte Teller mit Essensresten, Gläsern, Flaschen und Servietten im Maßstab 1:87.

des Küchenbereiches. Teller mit Essensresten und zusammengeknüllten Servietten sowie Flaschen, Gläser und Tassen lassen sich effektvoll drapieren. Auch dort lohnt sich etwas Mehraufwand, da die Theke durch die Gangfenster hindurch gut sichtbar ist. □

Jörg Chocholaty/abp

FOTOS: JÖRG CHOCHOLATY



Der fertige Inneneinsatz: Es müssen nicht alle Plätze belegt sein, damit die Polstersitze und mit Tischdecken gesuperten Tische erkennbar bleiben.



ESUs neues Modell ist zweifelsohne sehr gut detailliert, offenbart aber auch einige Verarbeitungsschwächen wie den schiefen Umlauf.



Die DB AG setzt die 294 auch im Nahgüterzugdienst ein, so wie auf unserem Modellbild.

Die schwere DB-Rangierdiesellok der Baureihe V 90 kommt nun von ESU in Baugröße H0. Vor allem die Digitalfreaks unter den Modellbahnern dürften begeistert sein.

Ganz oben rangieren

Dass Rangierloks perfekte Vorlagen für funktionsreiche Digitalmodelle sind, hatte ESU bereits mit der DB-Baureihe V 60 erkannt. Doch für den schweren Verschubdienst bedarf es auch auf H0-Anlagen eines größeren Kalibers, weshalb nun die wesentlich kräftigere V 90 aus Ulm auf die Rangierbahnhöfe der Modellbahner rollt.

Unser Testmuster ist 294 074, eine in die Epoche V gehörende Maschine. Deren Vorbild wurde 1968 als 290 074 an die Bundesbahn geliefert, 1997 auf den Betrieb mit Funkfernsteuerung umgebaut und daher von der DB AG in die Baureihe 294 eingeordnet. ESU hat gut recherchiert, wie die gestochen scharf gedruckten Anschriften beweisen: Das Untersuchungsdatum der auf dem Rangierbahnhof Seelze bei Hannover stationierten Lok lautet 20. März 2000. Ab diesem Datum erledigte das Vorbild den Rangierdienst im damals noch relativ neuen Verkehrsrot.

Die durchaus schicke Farbgebung steht auch dem perfekt lackierten Modell gut. Was die äußeren Werte betrifft, herrscht ohnehin kaum Grund zur Klage: Die 294 im Maßstab 1:87 entspricht dem heute von anspruchsvollen Modellbahnern erwarteten Niveau. Dies zeigt sich etwa an den fein gravierten, aus Metalldruckguss bestehenden Motorhauben, geätzten Lüfterabdeckungen und freistehenden Griffstangen, die am Führerhaus aus stabilem Draht bestehen. Selbst das Bedienpult im Führerstand wurde detailliert nachgebildet. Der Rahmenbereich steht den Aufbauten in nichts nach. Die Drehgestelle überzeugen durch unglaubliche Plastizität und viele extra angesetzte Details, bis hin zur Nachbildung der Getriebeblöcke.



Das dank der Länge der V 90 für eine schwere Rangierlok sehr elegante Erscheinungsbild wird von ESU bestens getroffen. Die Konturen der aus Metall bestehenden Motorhauben sind grandios.

FOTOS: RAINER ALBRECHT

Minimale Schwachpunkte gibt es lediglich bei der Verarbeitungsqualität. Da es sich bei dem Testmodell um ein Vorabmuster handelte, ist zu hoffen, dass die Serienloks diese Mängel nicht aufweisen.

Überhaupt sind es ja vor allem die inneren Werte, welche die Digitalfreunde unter den Modellbahnern zu einer Lok von ESU greifen lassen dürften. Und sie haben es auch in der V 90 wieder in sich: Der moderne Decoder „LokSound V4.0 M4“ erlaubt den Betrieb gemäß den Standards DCC, Motorola, M4 und Selectrix. Für den Mittelleiterbetrieb kann ein Schleifer unter das vordere Drehgestell gesteckt werden.

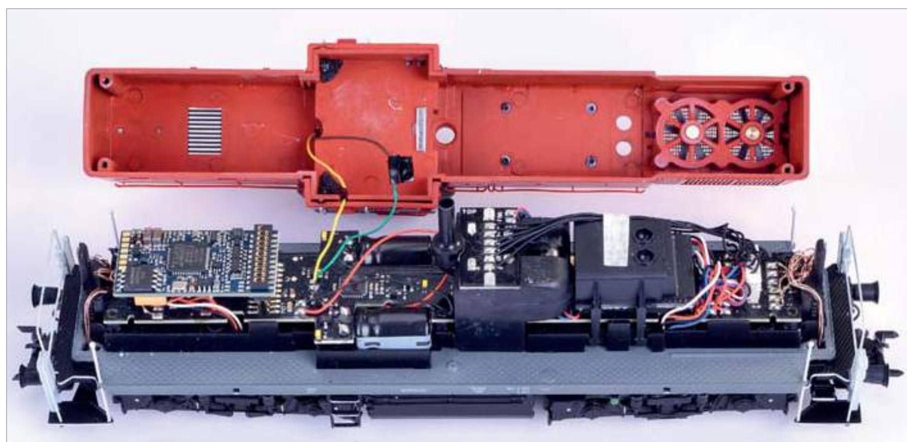
Ein dafür notwendiger Kompromiss sind abermals die eingebauten Universalradsätze. Kaufinteressierte mit Finescale-Gleisanlagen sollten die Einsatzfähigkeit daher besser vorab bei ESU erfragen.

Digitale Vollausstattung als ESU-Markenzeichen

Ansonsten sind die Fahreigenschaften von der Schleichfahrt bis hin zum Streckengang herausragend. Gleich zwei Pufferkondensatoren sorgen für eine stets exzellente Spannungsversorgung. Wichtiger als die erwartungsgemäß vorbildgetreue Höchstgeschwindigkeit ist bei diesem Modell ohnehin das Rangieren, welches dank Digitalkupplung große Freude macht.

Auch bei Licht, Sound und Dieselruß hat man sich große Mühe gegeben. In der Lok werkelt hörbar noch der 12-Zylinder-Motor MB 835 A, passend zum Vorbild während der 2000er-Jahre. Dazu gibt es bis hin zum Kurvenquietschen zahlreiche Sound-Extras. Der Rauchgenerator zeigt einen realistischen Ausstoß, jeweils passend zur Last-Beanspruchung der Lok.

Eines kann jedenfalls klar gesagt werden: Mit der neuen V 90 rangiert ESU in vielen Punkten ganz oben. □ *A. Bergner*



Gekonnt aufgeräumt ist die Digitalkomponenten-Anordnung in der V 90: Nach dem Abschrauben des Gehäuses lassen sich alle Bausteine, wie Decoder und Rauchgenerator, einzeln abnehmen.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** ESU
- **Bestellnummer:** 31232
- **Gehäuse:** Metall/Kunststoff
- **Antrieb:** Glockenankermotor mit zwei Schwungmassen wirkt auf alle vier Achsen
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** 303 Gramm
- **Vmin (Fahrstufe 2):** 2 km/h
- **Vmax (Fahrstufe 128):** 87 km/h
- **Digitaldecoder:** Sounddecoder V4.0 M4 für DCC, Motorola, M4 und Selectrix
- **Features:** Digitalkupplung, Raucherzeuger
- **Preis:** 439 Euro (UVP)



Neuer Kessel auf bekanntem Fahrwerk: Minitrix hat die DR-Lok 03 1010, eine der bekanntesten und lautesten deutschen Dampflokomotiven, in N nachgebildet.

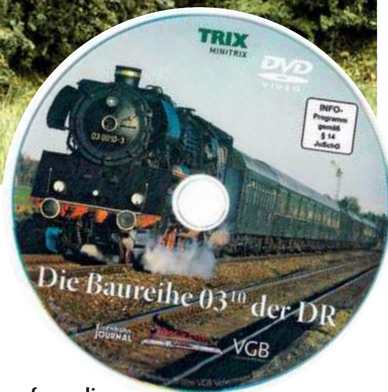
Roaring Monster

Ohne den mittlerweile als Markenzeichen des großen Vorbildes fungierenden goldenen Zierring am Schornstein und ohne vergoldeten Rauchkammer-Zentralverschluss? Kann das stimmen? Das Minitrix-Club-Modell der 03 1010 kommt ohne diese Zutaten aus. Am lupenrein beschrifteten N-Modell in Gelb aufgedruckt, lautet das Untersuchungsdatum „11.5.65". Demnach ist alles richtig umgesetzt, denn Anfang der 60er-Jahre fehlte der Lok der VES-M Halle noch der Zierrat und es gab auch noch kein drittes Spitzenlicht.

Der formneue DR-Reko-Kessel gibt die Details des großen Vorbildes sehr gut wieder, einige Dampfleitungen, der Handlauf auf der Lokführerseite und die Steuerstange sind freistehend ausgeführt. Gleiches gilt für die Sandfallrohre, den Turbogenerator und die Pfeife. Auch der einzig für die 03 1010 (und die 03 1074) charakteristische Oberflächenvorwärmer vor dem Schornstein ist berücksichtigt. (Gerne darf



Durchaus elegant: Trotz einiger Kompromisse im Frontbereich wurde die imposante Erscheinung der Reko-Lok gut in die Baugröße N umgesetzt.



In der aufwendig gestalteten Packung mit Holzkassette für das Modell liegt auch die sehenswerte Rio-Grande-DVD der VGBahn über die DR-03.10 bei.

auch eine 03.10 der DR mit Mischvorwärmer als Variante folgen.) Am ebenfalls neuen Führerhaus gefallen die eingesetzten Fenster im Lüftungsaufsatz. Schräg darunter sitzt die Nachbildung des für die Reko-Loks der DR typischen Aschkastens, der aber wegen der Beweglichkeit des Nachlauf-Radsatzes geteilt ausgeführt wurde.



FOTOS: A. BAUER-PORTNER

Die Lok-Tender-Verbindung ist im Vergleich zu früheren Minitrix-03-Modellen verkürzt und mit kulissengeführter dünner Kuppelstange versehen. Es ginge trotzdem auch noch enger.

Das 03-Fahrwerk wurde in einem Detail modifiziert: Der erste (beim Vorbild gekröpfte) Radsatz weist nun die richtige (versetzte) Lage des Gegengewichts auf.

Die Fahreigenschaften sind mit der Werkseinstellung des Decoders tadellos. Langsam und etwas verzögert setzt sich die Pacific in Bewegung und erreicht mit angenehm dezenten Fahrgeräuschen und ohne jegliches Taumeln die vorbildgerechte Höchstgeschwindigkeit. Ein Auslauf ist wegen der fehlenden Schwungmasse kaum vorhanden. Die Stromabnahme erfolgt über zwei Kuppelradsätze sowie einseitig über die Vorlaufräder, die Nachlaufachse und die zwei vorderen Tender-Radsätze.

Vollausstattung mit Sound und Licht

Die 03.10 wird als reichlich aufgewertetes Digital-Modell ausgeliefert. Der Sound bietet insgesamt neun Geräuschfunktionen, darunter sind ein langer und ein kurzer Lokpfiff. Alles wirkt grundsätzlich gut, doch leider bleibt der beim Anfahren prima zum Fahrzustand der Lok passende Auspuffschlag auch beim Zurücknehmen des Reglers bis fast zum Stillstand des Modells (mit Bremsenquietschen) erhalten. Das wirkt desillusionierend, die Konkurrenz kann das mittlerweile besser.

Sehr schön wirkt die erstmals bei einem N-Modell realisierte Triebwerksbeleuchtung mittels sechs winziger LED, die fast unsichtbar unter den Umläufen platziert wurden. Sie rückt die feinen Radsätze ins rechte Licht. Auch die Führerhausbeleuchtung und das Flackern der Feuerbüchse (synchron zur Kohlenschaufel-Soundfunktion) machen Freude beim Modelleinsatz.

Zu dunkel wirkt das LED-Zweifach-Spitzenlicht an Lok und Tender. Den Leuchten an der Front fehlt auch – im Gegensatz zu den Tender-Lampen – eine weiße Auslegung. Kunststoff-Einsätze für die Lok-Laternen sind in N wohl zu viel verlangt.

Zurüstteile für den leider etwas zu hoch über dem Gleis liegenden Pufferträger und Kolbenstangenschutzrohre liegen bei. Für die Montage der ebenfalls beiliegenden Trittbleche aus brüniertem Metall unterhalb der Steuerung ist Sekundenkleber nötig, daher wurde bei unserem Besprechungsmuster davon abgesehen.

Insgesamt bietet die sehr gut laufende, fein detaillierte Reko-03 viel Spielspaß, der von den Club-Mitgliedern jedoch nicht ganz billig erkauft werden musste. ☐ *abp*



Ein netter Effekt: Das Flackern in der Feuerbüchse ist auch separat anzusteuern.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Minitrix
- **Bestellnummer:** 16042
- **Gehäuse:** Kunststoff; Tender: Metall
- **Antrieb:** Motor im Tender über Schnecken-Stirnradgetriebe auf drei Achsen
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** 101 Gramm
- **V_{min} (Fst. 1):** 3 km/h
- **V_{max} (Fst. 28):** 140 km/h
- **Zurüstteile:** Pufferträgerdetails, Kolbenstangenschutzrohre, Trittbleche
- **Ausstattung:** Sound, Triebwerks-, Führerhaus- und Feuerbüchsenbeleuchtung
- **Preis:** 389,99 Euro (nur für Mitglieder des Trix-Club)



Ein Wunder wurde wahr: Über Jahrzehnte hofften die N-Bahner auf ein Modell einer der letzten fehlenden Dampflokbaureihen – nun bringt Piko die DB-82.

Wunschtraum

Niemand wird die Zahl der Anfragen kennen, die über Jahrzehnte hinweg an Fleischmann gerichtet wurden: „Könnt ihr nicht mal eine 82 in N machen?" „Lohnt sich nicht ...", lautete wahrscheinlich meist die Antwort.

Die 41 Maschinen, die ab 1951 als erste Neubau-Dampflokbaureihe der DB in Dienst gestellt wurden, hatten nur ein kurzes Leben, gut 20 Jahre später waren alle schon abgestellt. Neben den Einsätzen auf einigen Rangierbahnhöfen und auf den Hafenbahnen in Hamburg und Emden sind vor allem die Steilstreckeneinsätze auf der Murgtalbahn im Schwarzwald und im Westerwald in Erinnerung geblieben.

Trotz oder vielleicht gerade wegen der bedauerlich kurzen Einsatzzeit ist die Baureihe bei Eisenbahnfreunden beliebt. Und

Das Vorbild hatte ein nur kurzes Leben

so lag Piko richtig, die 82 im Jahr 1994 als Überraschung in H0 aufzulegen. Nun folgt, schon bald nach der Ankündigung vor der diesjährigen Spielwarenmesse, die knapp halb so große, zierliche N-Ausführung.

Um mit der vorgefassten Meinung vieler N-Bahner zu sprechen: Die neue 82 könnte auch von Fleischmann sein, dem Lieferanten der für viele Fans schönsten N-Dampfloks. Sie ist aber nun von Piko, und gleichzeitig ist sie das erste N-Dampflok-Modell aus Sonneberg. Die Konstrukteure entwickelten ein echtes Prachtexemplar, die 82 überzeugt in fast jeder Hinsicht. Der einzige, gleich auffallende Makel ist die fehlende rote Farbe an den Pufferhülsen. Vielleicht ist auch die Gravur der Kohlebrocken ein wenig zu grob, doch das ist nur bei ganz kritischer Betrachtung ein Thema. An-



Für ein Erstlingswerk in N ist der Fahrwerksbereich der 82 erstaunlich filigran ausgefallen: Steuerung, Radsätze, Leitungen, da gibt es nichts auszusetzen.



FOTOS: A. BAUER-PORTNER

Markante Rückwand: Das für eine DB-Neubau-Dampflok typische Erscheinungsbild wurde gut getroffen, egal, von welcher Seite man die 82 im N-Maßstab betrachtet.

sonsten kann sich der Betrachter nicht sattsehen an den vielen zierlichen Details. Auch wenn – für den Maßstab 1:160 richtigerweise – am Kessel einige dünnere Leitungen und Griffstangen angespritzt sind, so überzeugt dieser doch durch eine sehr detaillierte Ausführung. Dickere Dampfleitungen, Turbogenerator, Speise- und Sicherheitsventile, Pfeife und Glocke, alles sitzt freistehend und zierlich geformt am Dampferzeuger. Auch die Rauchkammertür, die freistehenden Aufstiege und die kleinen Lampen sind Grund zur Freude. Mit Vorsicht zu behandeln sind die beiden dünnen Griffstangen auf dem Wasserkasten der Lokführerseite. Die tadellose Beschriftung lässt die Beheimatung „Emden" und das Untersuchungsdatum „8.6.60" unter der Lupe zweifelsfrei erkennen. Die mattglänzende schwarze Lackierung unterstützt den perfekten Eindruck.

Die 82 überzeugt in Details und Technik

Im Fahrwerksbereich setzt sich die feine Detaillierung fort, insbesondere das Gestänge punktet durch Filigranität.

Auch in technischer Hinsicht wurde alles richtig gemacht. Die 82 läuft taumelfrei und nicht zu laut vom Langsamgang bis zur noch akzeptablen Höchstgeschwindigkeit (das Vorbild war nur 70 km/h schnell) über die Gleise. Angetrieben werden die mittleren drei Radsätze über Zahnräder, die äußeren werden durch die Kuppelstangen mitgenommen. Die Stromabnahme erfolgt über alle zehn Räder. Die kleine Schwungmasse kann leider nur einen Auslauf von maximal drei Zentimetern sicherstellen. Next18-Schnittstelle, warmweiße LED für die Beleuchtung und beidseitig angeordnete Kurzkupplungskinematik entsprechen dem aktuellen Stand der Technik. Eine Sound-Variante ist angekündigt. Insgesamt ist Piko mit der 82 ein wahrlich gelungener Einstieg in die Welt der N-Dampfloks geglückt. Da darf gerne mehr folgen. ☐ *A. Bauer-Portner*



Die aus Metall gefertigte Nachbildung des eleganten Kessels mit nur einem Dom wird durch eine Vielzahl freistehender Details aufgewertet. Sehr gut ist auch die Lokfront mit feinen Aufstiegsleitern und Riffelblechen getroffen. Wären da nicht die Kupplungen, könnte man fast auf H0 tippen.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Bestellnummer:** 40100
- **Gehäuse/Chassis:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Motor mit Schwungmasse über Schnecken-Stirnradgetriebe auf drei Radsätze, zwei Radsätze über Kuppelstangen
- **Haftreifen:** Zwei, diagonal angeordnet
- **Gewicht:** 58 Gramm
- **V_{min} (1,8 Volt):** 7 km/h
- **V_{max} (12 Volt):** 124 km/h
- **Schnittstelle:** Next18
- **Zurüstteile:** keine
- **Preis:** 230 Euro (UVP)



Fast ausschließlich aus Messing und Edelstahl besteht das Prachtmodell der Baureihe 93.5 für die Spur 0.

MBW liefert demnächst seine Handarbeitsmodelle der Baureihe 93.5, der ehemals preußischen $T\,14^{1}$, für die Spur 0 im Maßstab 1:45 aus.

Lok für's Bergland

Dumpf hört man die Zylinderschläge, ein greller Pfiff mit leichtem Hall lässt einen aufschrecken, den Blick auf das Portal gerichtet. Dann dampft die preußische $T\,14^{1}$, was der lange Kessel hergibt, aus einem der vielen Tunnel der Thüringer Oberlandbahn. So ähnlich muss es zu DRG-Zeiten gewesen sein, als die etwas unförmigen, aber kräftigen Tenderloks auf der anspruchsvollen Strecke, zum Beispiel zwischen Triptis und Marxgrün, Thüringen und Bayern verbindend, eingesetzt wurden. Beheimatet in Lobenstein, verrichteten die Maschinen dort ab 1920 ihren Dienst vor Personen- wie auch Güterzügen, bevor der Krieg die Strecke trennte. Als Spätgeborener hat man heute nur noch die Möglichkeit, den südlichen, auch als Höllentalbahn bekannten Teil der Strecke auf Wanderungen kennenzulernen. Spannend wird es, wenn man 93 526, dem einzigen erhaltenen Exemplar, im Lokschuppen des Deutschen Dampflok-Museums in Neuenmarkt-Wirsberg begegnet. 101 Tonnen Stahl stehen auf einer Länge von gut 14 Metern vor einem, und man blickt ehrfürchtig auf die Ingenieursleistung des letzten Jahrhunderts.

Nicht minder erstaunt kann der Modellbahner heute eine Nachbildung betrachten: Die $T\,14^{1}$ lässt auch als 93 848 in Spur 0, umgesetzt von MBW, die Herzen höher schlagen. Die äußerst präzise gebaute Lok aus Messing und Stahl wird durch einen Faulhaber-Glockenankermotor angetrieben. Der Sounddecoder von ESU „Loksound L" garantiert einen reibungslosen und effektvollen Modellbetrieb. Zum Standard gehören der getaktete Rauchgenerator und eine komplette LED-Beleuchtung, auch von Führerstand und Feuerbüchse. Die Detailvielfalt reicht von der zu öffnenden Rauchkammertür mit beweglichen Vorreibern über bewegliche Kohlenklappen und Kohle im Bunker bis hin zum hochdetaillierten Führerstand. Die Modelle werden in sechs Varianten (DRG, DR-Ost und DB) ausgeliefert und passen mit dem Maßstab 1:45 zum Lenz-System. Sie verfügen über digital fernbedienbare, kulissengeführte Kupplungen, als Mindestradius werden 880 Millimeter angegeben. Optisch wie technisch ein echter Leckerbissen. Weitere Infos unter: www.mbw-modellbahnen.de. ☐ *Frank Zarges*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Super Detaillierung; digitale Vollausstattung auf aktuellstem Stand*

KONTRA: *Nur noch wenige Modelle verfügbar*

BESTELLNUMMER: *93848*

PREIS: *2299 Euro*

URTEILE:



FOTOS (3): FRANK ZARGES

Über die Schönheit der 93.5 lässt sich streiten, doch eine markante Maschine war sie zweifellos. Das zeigt sich auch im Modell.



Detailreichtum wie bei der Spur 1: Das Metall-Modell von MBW ist bezüglich der Gestaltung über jeden Zweifel erhaben.



Brawa erweitert sein Umbauwagen-Sortiment im Maßstab 1:87 nun um zwei vierachsige Behelfspackwagen.

Die Behelfspackwagen der DB erwiesen sich als äußerst langlebiges Provisorium. Einige Exemplare haben als Gerätewagen bis zum heutigen Tag überlebt.

Improvisation in H0

Im Zuge ihres Umbauwagenprogramms beschaffte die DB ab 1950 eine Serie von vierachsigen Gepäck- und Expressgutwagen. Dafür fügt man die Aufbauten zweier Behelfspersonenwagen der Gattung MBi-43 ohne große Änderungen zusammen. Die als MDyg 996 geführten Wagen wurden mit Schwanenhals-Drehgestellen versehen. Ab 1957 folgte eine weitere Umbauserie. Die neuen Wagen hatten moderne Falttüren, die Seitenwände entstanden aus glatten Phenolharzplatten. Auch an den Wagenenden unterschied sich diese als MDyg 986 bezeichnete Serie von den Vorgängertypen, dort fanden nun die Gummiwülste der Umbauwagen Verwendung. Einzelne Wagen erhielten nach 1985 sogar noch das neue rote DB-Signet. Brawa setzt diesen Bundesbahn-Klassikern nun ein Denkmal im Maßstab 1:87. Der MDyg 996 (im Katalog fälschlicherweise als MDyg 986 angepriesen) erscheint in einer Ausführung der frühen Epoche IV, der MDyg 986 ist als Exot mit rotem DB-Keks erhältlich. Beide Wagen sind, wie aus Remshalden gewohnt, hervorragend detailliert und absolut vorbildgerecht bedruckt. Einziges Manko: Um an einer Wagenfront die beiliegenden Kleinteile zurüsten zu können, muss man die komplette Kurzkupplungsdeichsel samt Federn ausbauen. Einfacher wäre es, die Kupplungsaufnahme als Steckteil vorzusehen. □ *ke*



Der MDyg 986 unterscheidet sich von den Vorgängertypen unter anderem durch die glatten Seitenwände (beim Vorbild aus Phenolharzplatten).

AUF EINEN BLICK

PRO: *Lackierung und Bedruckung; Detaillierung; Wagenboden; Variantenvielfalt*

KONTRA: *Zurüstung umständlich*

BESTELLNRN.: *46253, 46256*

PREIS: *je 74,90 Euro*

URTEILE:

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	**super**
4 Schluss-Signale:	**sehr gut**
3 Schluss-Signale:	**gut**
2 Schluss-Signale:	**befriedigend**
1 Schluss-Signal:	**noch brauchbar**

KOMPAKT

Menzel: ČD-WLAB für N



Als Sonderserie bietet Menzels Lokschuppen zwei Schlafwagenmodelle der ČD-Bauart WLABmz 826 von L.S.Models in der attraktiven Farbgebung der Epoche VI an. Die ab 2006 in Slowenien gebauten Wagen verkehren unter anderem in den EN 476/477 „Metropol" Berlin – Budapest. Die N-Modelle bestechen durch ausgezeichnete Detaillierung, insbesondere des Wagenbodens und der Drehgestelle, sowie perfektes Finish. Auch die Abteilwände auf der Gangseite sind bedruckt. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblichkeit; Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; Laufeigenschaften*

KONTRA: *Sehr hoher Preis*

BESTELLNUMMER: *300-98152*

PREIS: *69,99 Euro (UVP)*

URTEILE:



Drei Ausführungen einschließlich des Bymf-Steuerwagens ohne Gepäckabteil werden angeboten.

Nach den IC-Wagen präsentiert Piko nun die Mitteleinstiegswagen der DB maßstäblich in 1:87.

Für den Eilzug

Die Standardlänge für Reisezugwagen von 26,4 Metern wurde bei der Bundesbahn erstmals für die ab 1950 beschaffte Eilzugwagenserie verwendet. Damals kamen die modernen Wagen allerdings zunächst in den sogenannten Leichtschnellzügen zum Einsatz. Viele der Konstruktionsprinzipien wurden auf die 26,4-Meter-Schnellzugwagen übertragen.

Piko liefert nun drei Modelle als Neukonstruktionen aus: den zweiklassigen ABym 411, den Bym 421 sowie den Steuerwagen Bymf 436. Letzteren Typ mussten die Modellbahner bislang mühsam selbst aus passenden Wagenmodellen zusammenbasteln, nun erscheint das erste Großserienmodell. Dieser Steuerwagen wurde oft auch zusammen mit Silberlingen oder Umbauwagen eingesetzt. Dem Modell liegen einige Zurüstteile für die Detaillierung der Frontseite mit Steuerabteil bei. Die Trittstufen verhindern allerdings den Einsatz auf üblichen Modell-Radien. Der Steuerwagen ist für eine Digitalisierung mit zahlreichen Lichtfunktionen vorbereitet. Auch im Analog-Betrieb funktioniert der Weiß-Rot-Lichtwechsel, allerdings zeigt sich dann auch der Führerstand vorbildwidrig erleuchtet.

Die Detaillierung aller drei Modelle ist ausgezeichnet: Die Dächer überzeugen mit feinsten Nietenreihen; die Fenster mit der Nachbildung der eloxierten Rahmen wirken realistisch, man hat sogar die dahinter liegenden Fensterbrettchen nachgebildet; Lackierung und mehrfarbige Bedruckung sind einwandfrei. □ *abp*



Die Modelle laufen auf sehr guten Nachbildungen der MD 32-Drehgestelle. Überzeugend sind die Fensterrahmen.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblichkeit; Detaillierung; Finish; Fahreigenschaften; Möglichkeit der Digitalisierung beim Steuerwagen*

KONTRA: *Wagenboden vereinfacht dargestellt*

BESTELLNRN.: *59680–59682*

PREIS: *44,99/59,99 Euro*

URTEILE: 4,5

Von Busch erscheint die Nachbildung des IFA G5 für H0.

NVA-Legende in Zivil

Kaum ein DDR-Lkw ist so im Gedächtnis geblieben wie der G5 aus Werdau, der zunächst hauptsächlich für den militärischen und polizeilichen Einsatz vorgesehen war. Der dreiachsige Langhauber mit 120 PS war allradangetrieben, hatte bei relativ hohem Gewicht aber nur eine zulässige Nutzlast von fünf Tonnen. Export-Träume erfüllten sich daher nicht, und auch die NVA hatte irgendwann den Bedarf gedeckt. Daher wurde der G5 auch für zivile Zwecke genutzt. Das Busch-Modell entspricht der Version G5/2 von 1960 mit Sieben-Rippen-Grill. Die Detaillierung mit scharfkantigen Gravuren ist ausgezeichnet, die Fenster sitzen passgenau, angesetzte Bauteile und Lampen bereichern das Modell. Auch das komplizierte Allrad-Fahrwerk ist perfekt nachgebildet. □ *abp*



„Wieder mal Warten auf den ollen Dampfzug." – „Und alles wegen dem bisschen Sand, das wir laden können …"

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Detaillierung von Aufbau und Fahrwerk*

KONTRA: *Aufbau aus unlackiertem Kunststoff; Preis*

BESTELLNUMMER: *51500*

PREIS: *28,99 Euro*

URTEILE: 4





Da werden bei vielen Zeitgenossen zwangsläufig Erinnerungen an die schönen Astrid-Lindgren-Filme wach.

Von Joswood kommt der H0-Bausatz des Katthult-Hofes, der Heimat von „Michel aus Lönneberga".

„Micheel ...!"

„Wo steckst du schon wieder?" Michel steckte natürlich im Tischlerschuppen – schon mal prophylaktisch, um der Strafe des Vaters zu entkommen. Den Tischlerschuppen gibt es noch nicht im Maßstab 1:87 (man arbeitet bei Joswood schon daran), doch das Hauptgebäude des Katthult-Hofes, meine Lieblingsneuheit der Spielwarenmesse 2017, wurde nun ausgeliefert. Mit dem Zusammenbauen wollte ich nicht lange warten. Einige Stündchen Arbeit stecken in dem Modell, doch der Bastelaufwand lohnt sich. In einem DIN A4-Kartonumschlag werden die Teile des Lasercut-Bausatzes geliefert. Sie bestehen fast ausschließlich aus farbigem Karton in unterschiedlichen Stärken, zusätzlich liegt Folie zum Hinterkleben der Fenster bei. Insbesondere die Oberfläche der Holzfassaden-Nachbildungen wirkt ungemein realistisch und auch die gewählten Farbtöne passen perfekt, so dass eine farbliche Behandlung nicht nötig erscheint oder gar kontraproduktiv wäre. Einzig die Fensterrahmen könnte man in gebrochenem Weiß lackieren, um die vom Lasern verdunkelten Flanken zu überdecken. Wie viel Liebe in die Entwicklung des Modells gesteckt wurde, zeigen meines Erachtens die ausgetretenen Stufen der beiden Treppen. Die Anleitung besteht im Wesentlichen aus sehr vielen Bau-Bildern, auf konkrete textliche Hinweise zum Modell hat man fast gänzlich verzichtet. Es empfiehlt sich daher, die Fotos gründlich zu studieren, um Baufehler zu vermeiden. □ *abp*



Lasercut in Perfektion: der Schornstein aus 14 Teilen.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; sehr hohe Qualität der Bauteile (Farben, Oberflächen); gute Passgenauigkeit*

KONTRA: *Bauanleitung mit sehr wenig Text*

BESTELLNUMMER: *25009*

PREIS: *49 Euro*

URTEILE:

Buschs neuer Schrankenposten verkörpert typische Bauhaus-Architektur im Maßstab 1:87

Würfel-Posten



Graubrauner Putz und dunkelrote Ziegelverkleidung: Buschs neuer Lasercut-Bausatz verbreitet Reichsbahn-Flair pur.

Die architektonische Moderne brach mit althergebrachten Traditionen. Das Bauen sollte einfacher, billiger und zweckmäßiger werden. Wie das 1929 in Birnbaum (Ostpreußen) gebaute Vorbild dieses Busch-Modells beweist, war auch die Deutsche Reichsbahn in den 1920er-Jahren auf der Höhe der Zeit.

Der Zusammenbau des kleinen Bausatzes gelingt, auch dank der ausführlichen, mehrfarbigen Bauanleitung, ohne Probleme. Der Gebäudekörper besteht aus Sperrholzteilen, die sich exzellent ineinanderfügen lassen. Auch ansonsten ist die gute Passgenauigkeit, etwa der Fenstereinsätze, hervorzuheben. Einige Nacharbeiten, beispielsweise an den Isolatoren der Telegrafenleitungen oder den Schrankenkurbeln, sind ab Werk vorgesehen. Gegenüber der schönen Gestaltung von Säulen und Seitenwänden fällt das Dach aus einfachem, schwarzem Karton leider etwas ab. Wer die einteilige Schaumstoff-Sockelleiste an den Ecken sauber schneiden und überlappend kleben will, stellt fest, dass diese zu knapp bemessen ist. □ *ke*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Universell einsetzbares Vorbild; solider Holzkörper; Passgenauigkeit*

KONTRA: *Vereinfachtes Dach; Sockelleiste zu kurz; Preis*

BESTELLNUMMER: *1461*

PREIS: *39,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

KOMPAKT



Herpa: Audi A5 Cabriolet für H0

Klarer Fall: Wenn es um den Spaß beim Fahren geht, ist gerade jetzt im Sommer ein sportliches Cabrio noch immer die beste Wahl. Der neue A5 von Audi dürfte dabei zu den besonders schicken und sportlichen offenen Wagen zählen. Dies trifft ohne Einschränkung auch auf die neu konstruierte H0-Nachbildung des A5 zu. Herpa hat sich sehr viel Mühe gegeben, selbst dem eher glatten, fast schon wohltuend zurückhaltenden Design des Originals jedes kleinste Detail abzuringen: Von der perfekt gravierten Karosserie über grazile Alufelgen und einen schön gestalteten Innenraum bis hin zu den verchromten Endrohren des Auspuffs, das Modell überzeugt auf ganzer Linie. Auch die leicht metallisch glänzende Lackierung ist fabelhaft. Nur ein bedrucktes Armaturenbrett fehlt. □ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Proportionen; Detaillierung; dünne Frontscheibe*

KONTRA: *Keine Aufdrucke im einsehbaren Innenraum*

BESTELLNUMMER: *038768*

PREIS: *14,95 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒▲

KOMPAKT



Busch: Mobile Feldschmiede für H0

Ein kurioses Relikt aus längst vergangenen Tagen ist die Feldschmiede von Busch. Die Vorbilder der H0-Nachbildung stammen aus dem 19. Jahrhundert. Die mobile Schmiede besteht im Wesentlichen aus einer fuhrwerksähnlichen Lafette, auf der ein Schmiedeofen samt dem zur Feueranfachung benötigten Blasebalg montiert ist. Busch ist eine vergleichsweise fein detaillierte Umsetzung des Gefährts gelungen, selbst ein kleiner Schraubstock wurde angebracht. Der Transportwagen besteht aus Echtholz, Ofen und Balg wurden dagegen aus 3D-Druckmaterial erstellt. Die Einfärbung aller Teile wirkt realistisch. Leider wurde die Deichsel starr montiert, so dass sich keine Pferde oder Ochsen zum Nachgestalten des bewegten Zustandes an die Feldschmiede spannen lassen. □ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Detaillierung; Zubehör (Amboss, etc.)*

KONTRA: *Starre Deichsel; 3D-Druck-Unschärfen; Preis*

BESTELLNUMMER: *59913*

PREIS: *34,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒▲

BDEF

Das Modell des alten Voslapper Leuchtturms war der Ausgangspunkt: Um den markanten Eigenbau herum entstanden fünf sehenswerte Küsten-Module.

Aus der H0-Modulanlage des BDEF-Vereins „Eisenbahnfreunde Friesland e.V." stachen während der Ausstellung in Frankfurt-Griesheim im Juni 2017 die Küsten-Motive besonders hervor. Da roch es fast nach Salz und Schlick.

Anne Küste

Schon im Jahr 1961 wurde er nicht mehr gebraucht, der alte Vosslapper Leuchtturm, und auch gleich abgerissen. „Schade eigentlich", meint Jürgen Rode, Vorsitzender der „Eisenbahnfreunde Friesland e.V." aus Wilhelmshaven, „heute könnte man da ein schönes Café einrichten, mit herrlichem Blick auf unseren Jade-Weser-Port." Das Meer, die Schiffe und die Deiche spielen, wie sollte es anders sein, eine wichtige Rolle in meinem Gespräch mit Jürgen Rode, die Eisenbahn kommt dabei fast ein wenig zu kurz. Doch gerade die maritimen Motive sind die Hingucker auf der H0-Anlage des Vereins, von der nur ein kleiner, aber



Ein Seebär wartet auf Ablösung. Der Vosslapper Leuchtturm war bewohnt, das erkennt man auch am Modell. Die realistisch wirkenden Steinbrocken als Wellenbrecher entstanden – im Gegensatz zum großen Vorbild – aus ganz leichtem Material.

eben sehr charakteristischer Ausschnitt auf der Sonderausstellung während des BDEF-Verbandstages in Frankfurt gezeigt wurde.

„Voslapp, das ist der Wilhelmshavener Stadtteil, in dem wir auch zu Hause sind", erzählt mir Rode. „Nur 500 Meter vom Vereinsheim entfernt stand der alte Leuchtturm. Ein Foto, das wir von der Siedlergemeinschaft zu unserem Einzug ins Vereinsheim geschenkt bekamen, war der Auslöser für unsere Küsten-Module." Der Verein bekam dann auch die Original-Baupläne in die Hand. „Gebaut hat das Modell unser leider schon verstorbenes Mitglied Martin Lambertz. Nun hegen und pflegen wir das gute Stück, ein ganzes Jahr Bauzeit steckt da drin." Der Turm stand zunächst nur auf einer kleinen Platte, doch daraus hat sich einiges entwickelt. Ein erstes Modul wurde gebaut, mit Wattenmeer und Deich, dazu zwei Auffahrten. Inzwischen sind fünf Module entstanden und weitere sind in

Ein Leuchtturmmodell steht am Anfang des Modulbaus

Planung. „Alles, was wir jetzt neu bauen, wird unter dem Thema Küste laufen" erklärt mir Jürgen Rode. „Das stößt wirklich auf Interesse, und wir betreiben dadurch auch Geschichtskunde. Wir graben alte Unterlagen und Geschichten aus, entdecken alte Strecken und ehemalige Bahngebäude, die man in Wilhelmshaven noch erahnen kann – das macht uns mehr Spaß so." Ein neues Projekt des Vereins ist daher der Vorortbahnhof Wilhelmshaven-Hörn der 1964 eingestellten dortigen Vorortbahn. Er soll nach Plan, natürlich mit Kompromissen, nachgebaut werden.



Damit die Zuschauer gleich im Bilde sind: Der vom Verein im Jahr 2003 aufgelegte Werbewagen und der Sattelauflieger verweisen auf die Heimat des Vereins: Die liegt „anne Küste".


Der zweite Leuchtturm und die Windmühle auf dem Wendemodul der Jugendgruppe sind abgewandelte Modelle von Kibri beziehungsweise Faller.

Doch noch einmal zurück zu den Leuchttürmen: „Der Nachbau des alten Voslappers hat die Original-Lichtkennung, alle Seeleute würden das erkennen. Ein Vereinsmitglied hat die elektronische Steuerung für das Sequenzblinken ausgetüftelt", berichtet Jürgen Rode stolz. Und elektronisch gesteuert sei auch der rot-weiß-


Im Eigenbau hingegen entstand das Deichschart in einem Schlafdeich, den die „Lollo" gerade mit einem internationalen D-Zug durchquert.


An den traditionellen Torfabbau in Ostfriesland erinnert die H0e-Feldbahn mit Gebäuden von Busch und Roco-Fahrzeugen.





Anders als bei so manchem gemeindeeigenen Nordseestrand genießen die H0-Badegäste auf diesem Modul der sehr kreativen Wilhelmshavener Jugendgruppe freien Eintritt.

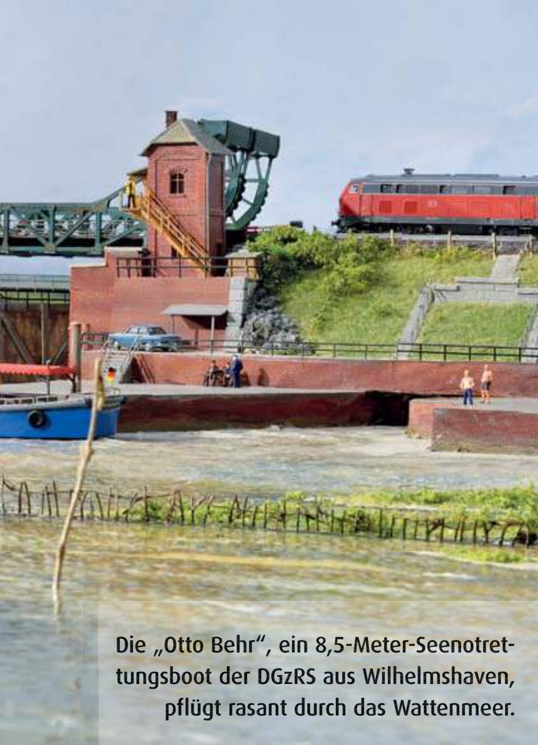
rote Kibri-Leuchtturm: „Ein Besucher in Frankfurt hat anhand der Blinksequenz auch die Buchstaben entsprechend des Morse-Alphabets erkannt – EFF!“.

Einen mehr oder weniger engen Bezug zum Verein haben auch die Schiffsmodelle, allen voran die „Otto Behr“. Ein Kollege von Rode ist auch Mitglied in einem Schiffsmodellbauclub und fährt als freiwilliger Seenothelfer auf dem 1993 in Dienst gestellten Boot. Rode erinnert sich: „Ich sagte zu ihm, Mensch du, dein Schiff geht doch bald in Rente, dem müsstest du doch mal ein Denkmal setzen, natürlich in 1: 87. Das machte der auch glatt.“ Mir kommt das Seenotrettungsschiff recht klein vor, doch Jürgen Rode klärt mich auf: „Für den Jadebusen, da ist so ein kleiner Schlickrutscher besser. Auf dem Foto wirkt der doch sehr dynamisch, oder?“ Das tut er, und das, obwohl die Bugwelle ganz einfach aus Papiertaschentüchern entstanden ist, so wie auch am Fischkutter. „Der ist auch ein Papiermodell, eine komplette Eigenkon-



„Ein Rohr geht seinen Weg“. Die bekannten Pausenfüller Johann und Klaus-Dieter des Friesischen Rundfunks und dessen Original-Passat sind beliebte Hingucker am Streckenrand.

Der Ausstellungstermin während des Verbandstages wurde auch im H0-Schnellzug gewürdigt – eingestellt ist das Piko-Sondermodell „60 Jahre BDEF“.



Die „Otto Behr", ein 8,5-Meter-Seenotrettungsboot der DGzRS aus Wilhelmshaven, pflügt rasant durch das Wattenmeer.



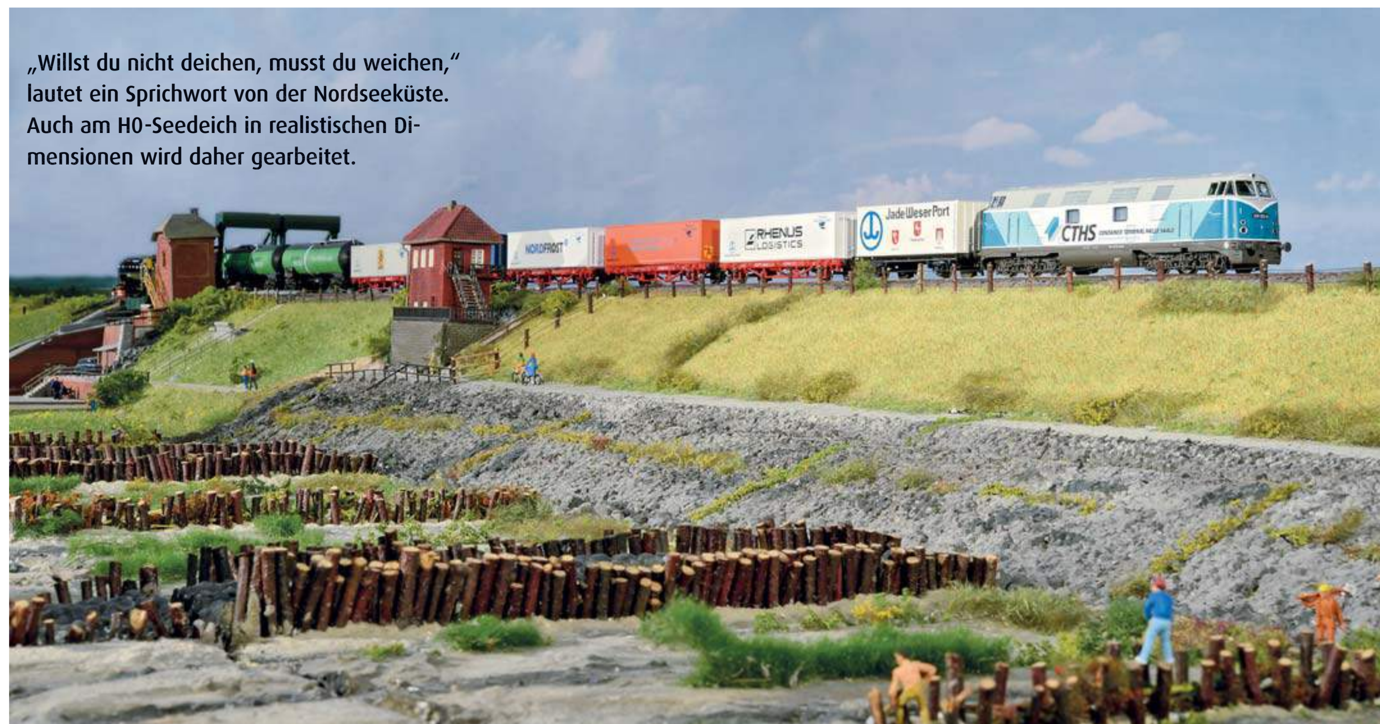
Die Kombination aus Klappbrücke, Schleuse für den Siel-Hafen und rechts anschließender Sielpumpen-Anlage ist der zweite Blickfang auf den Küstenmodulen des Vereins.

struktion von Ralf Homuth, nach einem konkreten Vorbild hier vonne Küste." Der Kollege ist Segler, das sieht man.

Mich interessiert noch die Gesteinsnachbildung am Leuchtturm. „Die echten Steine für die Wellenbrecher bei uns kommen aus Norwegen. Im Modell ist das – soll ich es Ihnen sagen? Das ist schlicht und ergreifend aufgerautes Styropor, wir gehen da mit einer Raspel drüber hinweg. Auch an den Deichböschungen haben wir so gearbeitet und alles einfach mit Farbe behandelt. Fehlende Stellen sind mit ausgesiebtem Granit aufgefüllt." Eine pfiffige Idee. Dass die Styropor-Steine etwas rundlich ausgefallen sind, ist kein Problem. „Die sind ja auch im Original gerundet, durch die Brandung", erklärt Jürgen Rode.

Vieles ist noch zu tun an den Funktionsmodellen

Auch wenn die Küsten-Module den Anschein erwecken, bereits fertiggestellt zu sein, der Verein hat sich noch einiges vorgenommen: „Die Klappbrücke, ein Pola-Modell, ist derzeit noch nicht in Betrieb, weil der Bastelmotor nicht zufriedenstellend läuft. Das wollen wir ändern, und auch die Schleusentore sollen noch in Betrieb genommen werden." Dahinter und davor sollen dann auch Schiffe fahren. „Es darf nur nicht ins Kitschige abgleiten", sagt Rode. Die dafür zu verwendende Technik ist noch nicht endgültig geklärt. Wir sprechen noch lange über die Küste mit ihren Eigenheiten und über den Deichbau. Rode erklärt mir das mit den Schlafdeichen, die heute als zweite Deichlinie im Ernstfall einer Sturmflut noch Schutzfunktion bieten können. Aber das führt noch weiter weg von der Modellbahn. Weitere Infos über den umtriebigen Verein mit seiner sehr aktiven Jugendgruppe gibt es unter: www.eisenbahnfreunde-friesland.de. □ *abp*



„Willst du nicht deichen, musst du weichen," lautet ein Sprichwort von der Nordseeküste. Auch am H0-Seedeich in realistischen Dimensionen wird daher gearbeitet.

FOTOS: ANDREAS BAUER-PORTNER

99 5906 war bei der HSB lange Zeit planmäßig im Selketal eingesetzt. Hier hält das Weinert-Modell mit den Rekowagen von Tillig in Straßberg.

Tilligs neue H0m-Modelle nach HSB-Vorbildern lösten einen Schmalspur-Trend bei vielen Modellbahnern aus, auch bei Sebastian Koch. Er baute den Bahnhof Straßberg nach.

Straßberger Streifzüge

In den 1990er-Jahren baute ich bereits den Bahnhof Güntersberge und die Ortsdurchfahrt Straßberg als kleine Modulanlage. Eine Ausgabe der damals erschienenen Reihe MODELLEISENBAHNER-Spezial widmete sich dem Thema Harz und Thüringen. Dort wurde die Anlage damals vorgestellt. Seit der damaligen Beschäftigung mit dem Thema ließen mich der Harz und vor allem die Selketalbahn nicht mehr los.

Nachdem Tillig vor einigen Jahren den Schritt gewagt hatte, Schmalspurfahrzeuge nach Harzer Vorbildern in der Nenngröße H0m auf den Markt zu bringen, reifte in mir der Entschluss, eine neue Ausstellungsanlage zu bauen. Da die Ortsdurchfahrt Straßberg einer der schönsten Abschnitte der Selketalbahn ist, sollte sie mit den heute



Die umgespurten DR-V 100 sollten den Betrieb rationalisieren und liefen anfangs auch im Personenzugeinsatz. Das Brawa-Modell verlässt gerade den Einschnitt vor dem Schattenbahnhof.

möglichen Mitteln und Techniken im Modell entstehen. In Verbindung mit dem nahe gelegenen Bahnhof des Ortes sollte eine kleine Ausstellungsanlage möglich sein.

Straßberg im Harz liegt an der Grenze zwischen Anhalt und Preußen, die dort durch die Selke markiert wird, und besteht aus den Ortsteilen Lindenberg (links der Selke) und Straßberg. Der Bahnhof trug daher bis 1952 auch den Namen Lindenberg. Erst nach einer Gemeindereform wurde er in Straßberg (Harz) umbenannt.

Aus meinen früheren Anfängen waren noch zahlreiche Fahrzeuge vorhanden, die durch Weinert-Modelle und später erhältliche Nachbildungen, wie etwa die Baureihe 199.8 von Brawa, ergänzt wurden. Für den rauen Ausstellungseinsatz waren mir die wertvollen Kleinserien- und Selbstbaumodelle aber immer zu schade. Mit den Großserienmodellen von Tillig waren die Bedingungen für einen Ausstellungsbetrieb nun gegeben, so dass ich mein Projekt ohne Bedenken angehen konnte.

Schnell ließen sich einige Vereinsmitglieder meines Modellbahnclubs in Neubrandenburg begeistern. Sie übernahmen den Roh- und Gleisbau in gekonnter Art und Weise. Alle notwendigen Gebäude entstanden im Eigenbau an meinem Basteltisch. Der Selbstbau wurde notwendig, da die Anpassung handelsüblicher Bausatzmodelle einen zu großen Kompromiss bedeutet hätte. Die markanten Gebäude in Straßberg geben der Anlage jedoch erst die nötige Vorbildnähe.



Die Einfahrt in den Schattenbahnhof wird durch einen Fels-Einschnitt getarnt. Mit einem Zug der Epoche III aus Altbauwagen von Tillig ist 99 6101 desselben Herstellers im Einsatz.

Der Bahnhof Straßberg ist ein lohnendes Vorbild

Die Landschaftsgestaltung wurde dann dem Grundriss der Anlage angepasst und dem Selketal nachempfunden. Es entstand ein Oval, welches an der Vorderseite den Bahnhof und die Ortsdurchfahrt darstellt. Auf der Rückseite existiert ein Schattenbahnhof, der bis zu fünf Züge und Triebwagen aufnehmen kann. Im Modell schließt die Ortsdurchfahrt unmittelbar an den Bahnhof an, der Bereich dazwischen wurde nicht nachgebildet. Den Rechtsbogen am südwestlichen Bahnhofsende änderte ich in einen 90-Grad-Bogen ab und führte ihn in den Schattenbahnhof. Hinter der Ortsdurchfahrt ist das Gleis in einer Kurve über einen Bahnübergang geführt worden. Ein Einschnitt kaschiert an dieser Stelle die Einfahrt in den Schattenbahnhof. Ein solches Gelände ist dort zwar beim Vorbild nicht vorhanden, in ähnlicher Weise an der Selketalbahn aber vielfach zu finden.

Bei der Gestaltung muss man sich über die nachzubildende Zeit im Klaren sein.



Die Ortsdurchfahrt von Straßberg ist eines der markantesten Motive der Selketalbahn. Die Bauernhöfe entstanden vorbildgerecht im Eigenbau. 99 7238 durchfährt den Ort hier mit einem HSB-Zug aus Rekowagen.



Die aufwendig nachgebaute Stützwand an der Selke liegt direkt am Gleis. Gerade befindet sich 99 5906 mit einem HSB-Zug auf dem Weg Richtung Gernrode in der Ortsdurchfahrt.



Das Empfangsgebäude von Straßberg entstand aus Auhagen-Materialien im Eigenbau. Das Vorbild des Weinert-Triebwagens 187 011 wird von der HSB oft im Selketal eingesetzt.

Die Ausstellungsanlage sollte möglichst viel Betrieb ermöglichen und für den Betrachter interessant sein. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die komplette Selketalbahn demontiert. Kurze Zeit später erfolgte die Wiedererrichtung der Strecke von Gernrode bis zum Bahnhof Straßberg.

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0-Gleichstrom-Segmentanlage**
- **Maße:** 3,5 x 1,0 Meter
- **Bauzeit:** Etwa zwei Jahre
- **Epoche:** Variabel von III bis V
- **Gleismaterial:** Tillig Elite für H0m
- **Steuerung:** DCC, Daisy-II von Uhlenbrock und MARCOs für die Automatik
- **Fahrzeuge:** Tillig, Weinert, Brawa

Ab dem 8. März 1949 ging die Linie erneut in Betrieb. Der Abbau von Flussspat in der Nähe von Straßberg erforderte einen Schienenanschluss zum Abtransport des Rohstoffes. So fristete die Selketalbahn bis zum Jahr 1984 ein Inseldasein, Straßberg fungierte als Endbahnhof. In den ersten Jahren wurde der Streckenteil nach Stiege als Anschlussgleis zur Flourit-Mine verwendet, Oberbaumängel ließen dies aber nur bis 1974 zu. Danach wurde das Material an der Straßberger Ladestraße von Lkw in die Eisenbahnwagen verladen.

Mit dem Wiederaufbau des Streckenteils zwischen Straßberg und Stiege erhielt Straßberg eine hohe Rampe am Ladegleis, um die Güterwagen auf Rollwagen beladen zu können. Das Gleis am Güterschuppen baute man ab. Heute existieren in Straßberg noch zwei Gleise zum Kreuzen von Zügen. Das Empfangsgebäude befindet sich noch weitestgehend im Originalzustand. Die Bauernhöfe und Fachwerkhäuser an der Ortsdurchfahrt existieren ebenfalls noch in ihrer ursprünglichen Art. Die Straße erhielt zur Jahrtausendwende eine Asphaltdecke und neue Laternen, die alte Brücke über die Selke wurde durch einen Betonneubau ersetzt.

Für die Nachbildung ins Modell entschieden wir uns dafür, den Gleisplan der 1970er-Jahre nachzuempfinden und die Flussspatverladung nachzubilden. Zu einem ordentlichen Bahnhof gehören für mich eine Ladestraße und ein noch angeschlossener Güterschuppen einfach dazu. So ist auch ein umfassender Betrieb im Bahnhof möglich. Das Empfangsgebäude entstand im Zustand der 1990er-Jahre mit dunkelbrauner Holzverschalung im Obergeschoss. Dafür waren ausreichend Vorbildfotos und Maße vorhanden. Laternen und Ausstattungsgegenstände wählten wir gemäß der Zeit nach dem Wiederaufbau der Strecke aus, wie etwa die typischen Laternen nach Harzer Vorbild von Brawa. Die Ortsdurchfahrt wurde in ihrer Ursprungsform dargestellt. Der Bahnhof stellt so vom Gleisplan und der Gestaltung her einen Kompromiss dar. Diesen einzugehen, war jedoch für eine Ausstellungsanlage mit abwechslungsreichem und epochenübergreifenden Betrieb notwendig.

Ein Anlagenkonzept für viele Eisenbahn-Epochen

Die Gebäude entstanden allesamt im Eigenbau nach konkreten Vorbildmaßen. Sie wurden aus Kunststoffplatten von Auhagen und Kibri mit den entsprechenden Oberflächen gebaut oder mit Fachwerkbalken aus Karton verkleidet. Eine aufwendige Farbgebung und Alterung ließ dann den Vorbildeindruck entstehen. Nach dem Gebäudebau folgte die Landschaftsgestaltung mit den gängigen Materialien der Modellbahnbranche. Das Flussbett der Selke neben dem Gleis der Ortsdurchfahrt entstand aus Sand und Steinen. Darauf wurde in sehr vielen Schichten Bootslack aufgetragen, der dann eine glänzende Wasseroberfläche imitierte. Wellen entstanden aus Aqua-Color von Vallejo, einer transparenten Acrylfarbe, die dickflüssig ist und modelliert werden kann. So entstan-



An der Bahnhofseinfahrt von Straßberg befindet sich ein kleiner Garten, der im Modell detailreich gestaltet wurde. Die mächtige 99 7238 von Tillig fährt hier gerade in den Bahnhof ein.

den an Steinen und Baumstämmen Wellen und Verwirbelungen im Wasser. In einem letzten Arbeitsschritt erhielt diese klare Farbe etwas weiße Acrylfarbe beigemischt. Damit wurden dann kleine Strudel an den Oberflächen nachgebildet, die im getrockneten Zustand weiß durchschimmern und die Gischt des Wassers imitieren. Die Stützwand am Rand wurde aus Pappe errichtet, mit Trocken- und Wash-Farben gealtert und in die umgebende Vegetation integriert.

So entstanden neben dem Bahnhofsumfeld mit kleinen Gärten und Wohnhäusern auch die Ortsdurchfahrt und der erwähnte Einschnitt dahinter, der die Einfahrt in den Schattenbahnhof kaschiert. Eine Hintergrundkulisse mit einem Wald als Motiv trennt den Schattenbahnhof vom sichtbaren Teil der Anlage. Gebäude und Bäume kann man abnehmen, so dass die Anlage für den Transport verpackt werden kann. Dank der Steckbarkeit der Bäume kann man die gewünschte Vegetation variieren und Bahnhof sowie Ortsdurchfahrt als Modulanlage betreiben. Bedient man die Anlage von hinten, um zu rangieren, können die Bäume weggelassen werden.

Der Schattenbahnhof besitzt vier durchgehende Gleise und ein Stumpfgleis. Die komplette Anlage ist automatisiert und besitzt MARCOs von Uhlenbrock als Gleisbelegtmelder. Diese können über die RailCom-Funktion die Loknummern der Fahrzeuge erkennen und dann jeweils separate Fahrstraßen auslösen. Gesteuert wird die Anlage über eine Daisy-Digitalzentrale von Uhlenbrock. Alle Fahrstraßen sind in einer IB-Control von Uhlenbrock abgespeichert. In die Fahrstraßen im Uhlenbrock-System kann man Fahrzeugbefehle integrieren und so auf einfache Art

Mit ihrem Personenzug aus Gernrode ist 99 6101 In den Bahnhof von Straßberg eingefahren. Straßberg war in der Epoche III Endbahnhof, so dass die Lok gleich umsetzen muss. Der GHE T1 (187 001) entstand aus einem 3D-Druckgehäuse von Shapeways und einem PMT-Fahrwerk.



Ein interessanter Betrieb kann gemäß der Epoche III nachgestellt werden: 99 6102 rangiert die Güterwagen an die Ladestraße, um Flussspat mit einem Bagger verladen zu können.



Das Empfangsgebäude entstand im Eigenbau im Zustand der 1990er-Jahre. Das Stationsschild wurde einem Foto nachempfunden.

Weichen und Fahrzeuge automatisch steuern. Die Automatik besteht aus mehreren Fahrstraßen, die von den jeweiligen Zügen aufgerufen werden. Ein Durchlauf dauert etwa zwölf Minuten, danach ruft die letzte Zugfahrt wieder die erste Fahrstraße auf. So steuern die Züge sich selbst.

Die Abläufe sind so angelegt, dass das typische Betriebsgeschehen der einzelnen Epochen dargestellt werden kann. So wendet der klassische Selketalbahntriebwagen 187 001 (GHE T1) vor dem Empfangsgebäude und fährt zurück auf das Stumpfgleis im Schattenbahnhof. Damit wird die Situation als Kopfbahnhof verdeutlicht. Einige Züge durchfahren den Bahnhof, während andere sich im Bahnhof begegnen und kreuzen. Die Ladestraße ist nicht Bestandteil der Automatik. Will man dort rangieren, muss man die Automatik durch Abschalten der MARCo-Funktionen deaktivieren. Dann kann man die Anlage von Hand bedienen. So können auch die Fahrtrichtungswechsel der Personenzüge im Endbahnhof nachgebildet werden. Um die Weichen einfach stellen zu können, wurden am Anlagenrahmen kleine Taster verbaut. Diese erzeugen dann eine Rückmeldung, welche die Digitalzentrale dann in Schaltbefehle für die Weichendecoder umwandelt. Alternativ können die Weichen auch über digitale Magnetartikeladressen gestellt werden. Die Beleuchtung der Anlage wird analog über Schalter im Anlagenrahmen gesteuert.

Was die Fahrzeuge angeht, werden Produkte von Tillig, Weinert und Selbstbaumodelle eingesetzt. Geht es um die Zeit vor 1984, dominieren die kleinen, dreifach gekuppelten Loks 99 6101 und 6102 sowie Weinerts Mallet 99 5906 den Betrieb. Auf der Ladestraße wird mit offenen Wagen der Güterumschlag nachempfunden. Zum Ende der Epoche IV waren auch die Neubauloks der Reihe 99.72 (Tillig) und die „Harzkamele“, Dieselloks der Baureihe 199.8 (Brawa), anzutreffen. Rollwagenzüge könnte man hier auch fahren, aufgrund der recht engen Kurvenradien auf der kleinen Anlage ist deren betriebssicherer Einsatz aber nicht im Automatikbetrieb möglich. Am abwechslungsreichsten und im Ausstellungsbetrieb am interessantesten ist die HSB-Zeit ab den 1990er-Jahren, dann können die Neubauloks und die Mallet im Plandienst eingesetzt werden. Verstärkt werden sie im Personenverkehr durch die Baureihe 199.8. Zusätzlich verkehren Triebwagen. Planmäßig kommt Weinerts 187 011 zum Einsatz. Im Sonderverkehr fahren der 187 025 in alter NWE-Farbgebung und der GHE T1, der auf Basis eines Shapeway-Gehäuses in 3D-Drucktechnik entstand. Mit Hilfe der grünen Altbau-Personenwagen von Tillig kann auch der HSB-Traditionszug nachgebildet werden.

Bis Ende 2018 steht die kleine Anlage im Werksmuseum von Tillig in Sebnitz und kann dort besichtigt werden. In der so genannten Modellbahngallerie findet parallel dazu eine Sonderausstellung zum Thema Harz statt. □ *Sebastian Koch*



ALLE AUFNAHMEN: SEBASTIAN KOCH

Brawas 199 892 in der Ausführung der HSB verlässt hier den Schattenbahnhof. Die detaillierte Landschaftsgestaltung entstand aus Grasfasern, Flockage und Bäumen von Busch.

wir sind uns grün
BDEF SMV
gemeinsam für unser hobby

Nachwuchsmodellbahner treffen sich in Frankreich



Auch die Feldbahn in Semur-en-Vallon stand auf dem Besuchsprogramm der Jugendlichen.

FOTOS (2): PIERRE LHERBON

Das jährlich von der SMV und Kollegen aus Frankreich beziehungsweise Tschechien organisierte „Internationale Treffen der jungen Modelleisenbahner" fand dieses Jahr Anfang Juli in Frankreich statt und bot knapp 30 Teilnehmern im Alter von zwölf bis 25 Jahren kontrastreiche Erlebnisse. Schon die Unterkunft in der Nähe von Le Mans war etwas Besonderes: Suchte man sonst stets die Nähe zu Bahnstationen, lag das Jugendgästehaus diesmal abgelegen und ruhig an einem See, umgeben von Wäldern und Feldern. Doch die Ruhe wurde häufig vom Geräusch der französischen Hochgeschwindigkeitszüge unterbrochen, welche auf der rund 500 Meter entfernten Schnellfahrstrecke „TGV-Atlantique" verkehren und bald ein beliebtes Foto- und Videomotiv darstellen sollten.

Wie immer standen viele Exkursionen auf dem Programm. Das reichte vom Besuch der Komturei Arville, wo sich einst die Kreuzritter trafen, bis hin zu ausgelassenen Ausflügen ins Schwimmbad. Beliebt war natürlich alles, was mit der Eisenbahn zu tun hatte. Die Museumsbahn Connerré – Bonnétable überraschte mit einem Billard-A75-Triebwagen, bei dem der Lokführer die Gänge noch kraftvoll selbst einlegte. Auch der Betriebsablauf war nicht alltäglich. Direkt am Haltepunkt Tuffé hielt der Zug für fast zwei Stunden an, um den Reisenden im angrenzenden Naherholungsgebiet ein Picknick zu ermöglichen. Auf der Rückfahrt aus Bonnétable bestand am selben Ort sogar die Möglichkeit, im See ein erfrischendes Bad zu nehmen.

In alter Tradition wurden die Abende zum Modellbahnbau genutzt. Dafür hatten sich die französischen Organisatoren etwas Neues einfallen lassen: „Le Tacot" – ein rund 20 Zentimeter breites Kleinstmodul in H0e, auf dem das Gleis im Gegensatz zu geläufigen Modulkonzepten nicht rechtwinklig am Übergang enden muss. Eine justierbare Verbindung zu den Nachbarmodulen wird über eine kleine Brücke bewerkstelligt. Da die Module recht klein und vielfältig sind, sieht dann eine Anlage aus Tacots recht witzig aus.



Die Bedeutung der Feldbahn im Ersten Weltkrieg war Thema in Vorträgen und Spielen.

Bereits in der Vorbereitung auf das Treffen beschäftigten sich die Jugendlichen in ihren Heimatländern mit der Bedeutung von Feldbahnen im Ersten Weltkrieg. Anlässlich des 100-jährigen Gedenkens hatte das Deutsch-Französische Jugendwerk (DFJW) junge Menschen aufgerufen, sich mit dem Thema Krieg und Frieden in Europa auseinanderzusetzen. Die Gruppe der Modellbahner befasste sich mit der damaligen Rolle der Eisenbahn. Auf Wunsch der französischen Kollegen sollte die Nutzung der Feldbahnen im Ersten Weltkrieg den Anfang der Recherchen bilden.

Die Ergebnisse wurden beim Treffen in Form eines Seminars ausgetauscht. Deutsche und französische Jugendliche stellten ihre Ergebnisse über Fahrzeuge, Logistik und die Nachkriegsnutzung der Feldbahnen ihrer Länder vor. Die tschechischen Kollegen kümmerten sich um die Verwendung seitens der britischen und amerikanischen Truppen. Vorgetragen wurde in englischer Sprache, was trotz der großen Alters- und Erfahrungsunterschiede unter den Jugendlichen sehr gut funktionierte. Die Beiträge reichten von Kurzvorträgen bis hin zu kleinen Spielen. Nach der Rückreise steht nun die Recherche zur Rolle der Eisenbahnen im friedlichen Europa an.

Die französischen Truppen setzten vor 100 Jahren Feldbahnen nach dem System der Firma „Decauville" ein. Unweit der Unterkunft gab es ein Museum samt Feldbahnstrecke, das an das Wirken der Firma erinnert. Ein Ausflug dorthin war also Pflicht. Ein wenig skurril ist die Sammlung, welche die vornehmlich älteren Herren des „kleinen Zuges von Semur-en-Vallon" zusammengetragen haben. Die Wagen kippten selbst bei nur 10 km/h fast aus dem Gleis. Ein Blick in das Depot und die Werkstätten machte deutlich, dass die Feldbahnfreunde noch Arbeit für die nächsten 100 Jahre gesammelt haben.

Ein weiterer Kontrast bot sich beim Besuch des Museums, das eines der berühmtesten Autorennen zum Thema hat: die „24-Stunden von Le Mans". Die Sammlung von Sportwagen faszinierte und bei der Besichtigung der Strecke konnte ein bisschen Rennluft geschnuppert werden.

Am letzten Tag bestand die Möglichkeit, weiter an den „Tacots" zu bauen und diese zu einer kleinen Anlage zu verbinden. Dabei zeigte sich, dass es sich noch um Prototypen handelt. Die Justierung der Brücken erwies sich als sehr diffizil und anfällig. Gemeinsam wurde daher überlegt, wie das System verbessert werden kann.

Die Heimreise nach einer abwechslungsreichen, aber auch entspannten Woche fiel schwer. Es galt, alten und neuen Freunden „Salut", „Tschüss" oder „Ahoi" zu sagen. Für die Betreuer ist es immer wieder eine angenehme Überraschung, wie gut die Jugendlichen trotz der Altersunterschiede Sprachbarrieren mühelos überwinden. Die Eisenbahn verbindet eben – geografisch und menschlich.

Auch das Treffen 2017 wurde dankenswerterweise wieder vom Deutsch-Französischen Jugendwerk gefördert, und das nächste internationale Jugendtreffen ist schon in Planung. Da es auch in Spanien – oh pardon: in Katalonien – viele eisenbahnbegeisterte Jugendliche gibt, soll es Ende Oktober 2018 bei Barcelona stattfinden. Infos sind unter www.smv-aktuell.de/jugend zu finden. *Mirko Caspar*

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit sind, vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB, die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

30 Jahre MECI

Am 17. Juni 2017 feierten wir unser traditionelles Sommerfest unter dem Motto „30 Jahre Modell-Eisenbahn-Club Neu-Isenburg e.V.". Beim gemütlichen Beisammensein zwischen unseren beiden Waggons gab es Kaffee und Kuchen, Gegrilltes und Bier vom Fass sowie viele gute Gespräche über Gott und die Welt und natürlich die Eisenbahn. Zwischendurch haben wir mit einer Diaschau über die einzelnen Stationen der Vereinsgeschichte berichtet:

Seit Oktober 1986 trafen sich regelmäßig Modelleisenbahner in Neu-Isenburg, im April 1987 fand die Gründungsversammlung statt. Von den 16 Gründungsmitgliedern sind noch acht aktiv, darunter der Schatzmeister und der Vorsitzende, beide seit 30 Jahren ununterbrochen im Amt. Um unser Raumproblem zu lösen, haben wir im März 1990 einen alten Bahnpostwagen (Baujahr 1943) von den Eisenbahnfreunden in Bebra erworben. Von der befreundeten „Historischen Eisenbahn Frankfurt e.V." konnten wir im Juni 1994 einen B3yg-Wagen übernehmen, um unseren Platzmangel zu lindern. Im Postwaggon bauen wir zurzeit an einer stationären H0-Anlage mit den Maßen 16 x 0,9 Meter. Wir verwenden das Märklin-K-Gleis, die Anlage wird digital mit der „Master-Control" von Tams und mit Win-Digipet gesteuert. Außerdem wurde ein Stromkreis für das 2-Leiter-Gleichstromsystem eingerichtet, dort läuft der Fahrbetrieb analog.

Ab August 2006 hat uns die Stadt Neu-Isenburg das Nutzungsrecht am Stellwerk des ehemaligen Güterbahnhofs eingeräumt. Wir haben uns bereit erklärt, die umfangreichen Renovierungsarbeiten durchzuführen, wobei die Stadt das nötige Material stellte. Im April 2013 wurden unsere beiden Waggons zum endgültigen Standort, einem neu gebauten Kreisverkehr, verschoben. So sind wir deutschlandweit oder sogar in ganz Europa der einzige Modellbahnclub auf einer Insel im Kreisverkehr, und das in zwei Eisenbahnwaggons!

Nach diesem Rückblick wurde ausgiebig zwischen den Waggons gefeiert. Der Kuchen und das Gegrillte fanden reißenden Absatz. Das Sommerfest war sehr gut besucht und die Kleinen und Großen hatten viel Spaß mit unserer Modelleisenbahn. Am frühen Abend ging der schöne Tag für uns bei einem kühlen Bier dann zu Ende.

Peter Ploch



FOTO: MECI

Was auf den ersten Blick aussieht wie ein Bahngelände, entpuppt sich als ganz spezielle „Location" für zwei Eisenbahnwagen.

VORBILD

Do 10.08 bis Sa 12.08.

- BEZAU BEAT – Musikerlebnis in der Remise der Bregenzer Waldbahn, Wälderbähnle, Bahnhof 147, 6870 Bezau, Tel. (0043) 6644662330, info@waelderbaehnle.at, www.waelderbaehnle.at.

Sa 12.08. und So 13.08.

- 120. Streckengeburtstag der Fichtelbergbahn mit Bahnhofsfest und Sonderzügen, Tel. (03733) 1510, www.sdg-bahn.de.

Sa 12.08.

- Dampfbahnromantik in der Pfalz. SZ ab Stuttgart, UEF Historischer Dampfschnellzug e.V., Nürnberger Str. 151, 70374 Stuttgart, Tel. (0711) 1209705, historischer-dampfschnellzug@t-online.de, www.uef-dampf.de.
- Ab Berlin nach Rostock zur Hanse-Sail mit 119 158, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
- Berliner U-Bahn Museum von 10.30 bis 16.30 Uhr geöffnet, Arbeitsgemeinschaft Berliner U-Bahn e.V. (AGU), Berliner U-Bahn-Museum im Bahnhofsgebäude des U-Bahnhofes Olympia-Stadion, Rossiter Platz, 14052 Berlin, Tel. (030) 25627171, www.ag-berliner-u-bahn.de.
- DB-Museum Halle von 10 bis 16 Uhr geöffnet, DB Mobility Logistics AG, DB Museum Halle Lokhalle IV, Halle P, Berliner Str. 240, 06112 Halle (Saale), www.db-museum.de.

So 13.08.

- Veranstaltungen zur Industriekultur Rhein-Main im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, Steinstr. 7, 64295 Darmstadt, Tel. (06151) 376401, museumsbahn@t-online.de, www.museumsbahn.de.
- 99 7203 fährt zwischen Amstetten u. Oppingen zum Teddybärtag, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Sektion Alb-Bähnle (Heinrich Biro), Drosselweg 13, 73340 Amstetten, Tel. (07331) 7979, alb-baehnle@uef-dampf.de, www.uef-dampf.de.
- Bleckeder Kleinbahn Lüneburg – Beckede fährt, außerdem Oldtimertreffen, Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg, Tel. (04131) 851801, www.heide-express.de.
- Frühstücksfahrt bei der Brohltalbahn, Vulkan-Expreß, Tel. (02636) 80303 (Mo bis Fr 8 bis 13 Uhr), buero@vulkan-express.de, www.vulkan-express.de.
- Züge verkehren auf der Emmentalbahn, Verein Dampfbahn Bern, Murtenstrasse 41, 3008 Bern, Tel. (0041) 313023968, www.dbb.ch.
- Von Augsburg nach Utting am Ammersee mit der P 8, Bahnpark Augsburg, Firnhaberstr. 22, 86159 Augsburg, Tel. (0821) 650759-0, www.bahnpark-augsburg.de.

Fr 18.08.

- Heizhausexpress mit 35 1019-5, Chemnitz – Freiberg – Dresden – Meißen – Nossen – Döbeln –-Chemnitz, SEM Chemnitz-Hilbersdorf, An der Bahnlinie 130c, 09131 Chemnitz, Tel. (0371) 92092848, www.sem-chemnitz.de.

Fr 18.08. bis So 20.08.

- Heizhausfest im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf, An der Bahnlinie 130c, 09131 Chemnitz, Tel. (0371) 92092848, www.sem-chemnitz.de.

Sa 19.08.

- Öffentliche Zugfahrten auf der Augsburger Localbahn, Bayerisch-Schwäbische Museumsbahn e.V., Firnhaberstraße 22d, 86159 Augsburg, Tel. (0821) 50876053, information@bsm-augsburg.de, www.bsm-augsburg.de.
- Nachtschwärmerfahrten bei der Preßnitztalbahn, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.

Sa 19.08. und So 20.08.

- Bahnhofsfest Bad Herrenalb, Dampfnostalgie Karlsruhe, Bahnhofstraße 12, 76275 Ettlingen, Tel. (07243) 7159686, www.uef-dampf.de.
- Heizhausfest im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf, An der Dresdner Bahnlinie 130 c, 09131 Chemnitz, www.sem-chemnitz.de.

Fr 25.08.

- Mit dem MEG-Triebwagen T 13 durchs Brohltal, DGEG Bahnreisen GmbH, PF 102045, 47410 Moers, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.
- Vortrag in 87600 Kaufbeuren zu 170 Jahre Eisenbahn Augsburg – Kaufbeuren im Hotel Goldener Hirsch, Kaiser-Max-Str. 39, 19 Uhr, Tel. (08341) 61302, www.eisenbahnfreunde-kf.de.

Sa 26.08.

- Sonderfahrt entlang von Ennepe und Volme ab Bochum, DGEG Bahnreisen GmbH, PF 102045, 47410 Moers, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.
- Feriendampftage – Großes Dampflokfest in Nördlingen, Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V., Postfach 1316, 86713 Nördlingen, Tel. (09083) 340 (Hr. Böhnlein), www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.

Sa 26.08 und So 27.08.

- Eisenbahnmuseum Arnstadt geöffnet, Förderverein Bahnbetriebswerk Arnstadt/hist. e.V., Rehestädter Weg 4 (Lokschuppen), 99310 Arnstadt, Tel. (03628) 584849, www.ebm-arnstadt.de.
- Dampfbetrieb bei der Brohltalbahn und Bahnhofsfest, Vulkan-Expreß, Tel. (02636) 80303 (Mo bis Fr 8 bis 13 Uhr), www.vulkan-express.de.


FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Durch die Erholungslandschaft Stauden im Naturpark Augsburg Westliche Wälder verkehrt an allen Samstagen bis 30. September die Staudenbahn im 3-Stunden-Takt. Zwei Mal pro Monat ist auch sonntags Betrieb. Info: www.staudenbahn.de.

- Bregenzer Waldbahn fährt, Wälderbähnle, Bahnhof 147, 6870 Bezau, Tel. (0043) 6644662330, www.waelderbaehnle.at.

So 27.08.

- Fuchs-Triebwagen T 06 fährt zwischen Amstetten und Gerstetten, Tel. 0151 28855000, www.uef-lokalbahn.de.
- Fahrtag Langen – Bederkesa, Museumsbahn-Bremerhaven-Bederkesa e.V., Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.

Sa 02.09.

- Gruppenreise in Regelzügen von Magdeburg über Helmstedt, Braunschweig, Peine, Wolfsburg, Hannover nach Münster, Eisenbahnfreunde Helmstedt e.V., Günter Krebs, Bahnhofstraße 32, 38372 Büddenstedt, Tel. (05352) 6471.
- Sonderzug ab Braunschweig zu den Meininger Dampfloktagen, Eisenbahn Nostalgiefahrten Bebra, Von-Trott-zu-Solz-Str. 10, 36179 Bebra, Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.
- Sonderzug ab Würzburg zu den Meininger Dampfloktagen, Tel. (0931) 405348 (Fam. Müller), www.eisenbahnmuseum-wuerzburg.de
- Sonderzug ab Stuttgart zu den Meininger Dampfloktagen, UEF Historischer Dampfschnellzug e.V., Nürnberger Str. 151, 70374 Stuttgart, Tel. (0711) 1209705, www.uef-dampf.de.
- Neuenkirchener Draisinenbahn in Betrieb, Amselweg 1a, 21244 Buchholz, Tel.: 0151 12928543, www.soltau-neuenkirchener-kleinbahn.de
- Schienenkreuzfahrt mit dem Schienenbus durch den Pott und zum Weltkulturerbe Zollverein, Tel. (0234) 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.

Sa 02.09. und So 03.09.

- Ausstellung in 87600 Kaufbeuren, im Bahnhof, Bahnhofstraße 10 zum Anlass „170 Jahre Eisenbahn Augsburg – Kaufbeuren“, Tel. (08341) 61302, www.eisenbahnfreunde-kf.de.

So 03.09.

- 99 7203 fährt zwischen Amstetten und Oppingen, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.
- Bahnhofsfest Baiersbronn mit Pendelfahrt von 58 311 zwischen Raumünzach und Baiersbronn, Tel. (07243) 7159686, www.uef-dampf.de.
- Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa fährt + Modellbahnmarkt, Bahnhofstr. 18, 27624 Bad Bederkesa, Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.

Sa 09.09.

- Führerstandsmitfahrten mit Kleinlok bei der Brückenbergbahn, Förderverein Brückenbergbahn e.V., Cainsdorfer Bergstrasse 7, 08064 Zwickau, Tel. 0151 61478108, www.brueckenbergbahn.de

So 10.09.

- Tag des offenen Denkmals im Eisenbahnmuseum Arnstadt, Rehestädter Weg 4 (Lokschuppen), 99310 Arnstadt, Tel. (03628) 584849, www.ebm-arnstadt.de.
- Alter Bahnhof Lette am Tag des offenen Denkmals geöffnet, c/o Pater Dr. Daniel Hörnemann, Abtei Gerleve, 48727 Billerbeck, Tel. (02541) 800-154, www.bahnhof-lette.de.

Fr 15.09. bis So 17.09.

● Internationale Modellbahnausstellung und Märklin-Tage in Göppingen. Pendelfahrten und große Fahrzeugausstellung im Bahnhof Göppingen und in der Fahrzeughalle der Fa. Leonhard Weiss, Tel. (07161) 608-0, www.maerklin.de.

Sa 16.09. bis So 17.09.

● Museumstage im Eisenbahnmuseum Bochum mit Sonderausstellung, Tel. (0234) 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.

So 17.09.

● 99 7203 fährt zwischen Amstetten u. Oppingen, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.

Sa 23.09. und So 24.09.

● Herbstfest bei der Museumsbahn Almetal in Almstedt, samstags von 11 bis 18 Uhr und sonntags von 10 bis 17 Uhr auf dem Bahnhofsgelände, Museumsbahnbetrieb Almetalbahn, Almstedt – Segeste, Arbeitsgemeinschaft Historische Eisenbahn e.V., Schwarze Heide 44, 31199 Diekholzen, Tel. (05121) 261388, www.almetalbahn-online.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

● www.arsTECNICA.de/expo mit ROKAL-Museum in 53940 Losheim (Eifel), Prümer Straße 55, Di bis Fr 12 bis 18 Uhr, Sa und So 10 bis 18 Uhr.
● www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
● Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
● www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, täglich 10 bis 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
● Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Vorführzeiten Di bis Sa: 11, 12, 14, 15, 16 Uhr, So und Feiertage: 12, 14, 15, 16, 17 Uhr, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
● www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 bis 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
● www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 bis 20 Uhr noch bis 31.08.2017 geöffnet.
● www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
● www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
● www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 bis 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
● www.verkehrsmuseum-dresden.de. Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.30, 16.30 Uhr, Sa/So 10.30, 13.30 und 15.30 Uhr.
● www.sambahn.de in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa. 11 bis 17 Uhr.
● www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 bis 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
● www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
● www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.
● Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr, Tel. 0172 3509035.
● www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr.
● www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.
● www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, im Zeughaus/Straßenmuseum, Tel. (07274) 919683, jeden ersten Sonntag im Monat von 14 bis 18 Uhr geöffnet.
● www.modellbahnzentrum.com in 79859 Schluchsee-Blasiwald, Eisenbreche regelmäßig geöffnet.
● www.modellbahnwelt-odenwald.de, 64658 Fürth, Krumbacher Str. 37, Do bis So, 11 bis 18 Uhr, Zielbahnhof Fürth (Odenwald).

Sa 12.08. und So 13.08.

● Ausstellung in 12459 Berlin, Gemeindehaus der evangelischen Kirche, Firlstraße 16a, 10 bis 18 Uhr, Tel. 0171 3709280, www.mekb.de.

So 13.08.

● Besuchertag in 31655 Stadthagen, Altes Umspannwerk, Am Georgsschacht 10, 10 bis 16 Uhr, Tel. (0572) 182676, www.mec-stadthagen.de.

Fr 18.08.

● Basar der Eisenbahnfreunde Lippe, Schulzentrum Werreanger, 11 bis 18 Uhr, Tel. (05231) 47493, www.eisenbahnfreunde-lippe.de.

So 20.08.

● Tauschbörse in 21423 Winsen (Luhe), Rathausstraße (bei der Kirche) 10 bis 16 Uhr, Tel. (040) 6482273, www.camev-online.de.

Sa 26.08.

● Sommerfest im Biergarten mit Gleisanschluss in 95028 Hof, Am Güterbahnhof 5, ab 14 Uhr, Tel. (09281) 7662178, www.mec-hof.de.

So 27.08.

● Fahrbetrieb im Feldbahn-Eisenbahngelände, Prof.-Kurt-Sauer-Straße, 10 bis 17 Uhr, Tel. 0176 66436651, www.eisenbahn-freunde-bad-schoenborn.de.
● Modellbahn-, Auto- und Spielzeugtauschmarkt in 08056 Zwickau, Haus der Modellbahn, 9 bis 14 Uhr, Tel. 0160 3520722, www.mbc-zwickau.de.
● Tag der offenen Türe in 52538 Gangelt-Langbroich, Vereinsheim Mittelstraße, 10 bis 16 Uhr und Tauschbörse in der Bürgerhalle, Schulsteg 1, Tel. (02452) 8580, www.mef-gangelt.de.
● Fahrtag der personenbefördernden Gartenbahn in 01445 Radebeul, ca. 200 Meter oberhalb des Hp „Weisses Roß" der Lößnitzgrundbahn, www.minibahnclub-dresden.de.

Sa 09.09. und So 10.09.

● Modellbahnausstellung und Bahnhofsfest mit Oldtimertreffen in 87724 Ottobeuren, Bahnhofsplatz, Tel. (08332) 8792 www.guenztalbahn.de.
● Fahrtag auf der 4-Zoll-Gartenbahn des MEC Rhein-Lahn e.V., Max-Schwarz-Str. in 56112 Lahnstein, Tel. 0162 9402905, www.mec-rhein-lahn.de.
● Ausstellung in 12627 Berlin-Hellersdorf, jew. 10 bis 17 Uhr, Stollberger Straße 49, Tel. 0172 8630810, www.ig-modellbahn-hellersdorf.de.
● Herbstfest mit Modellbahntage der großen Spur im Eisenbahnmuseum Gramzow (Uekermark) mit Museumszugfahrten von 10 bis 17 Uhr, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de

So 10.09.

● Tauschbörse für altes Spielzeug, 10.30 Uhr bis 15.30 Uhr, Bürgerzentrum, Am Alten Schloss 22, 76646 Bruchsal, Tel. (0711) 5590044, www.teurers-spielzeugmaerkte.de.

Ankündigungen in dieser Rubrik können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik

Sendezeiten im SWR
Samstag, 16.00Uhr eine Wiederholung und 16.30 Uhr eine neue Folge oder eine Wiederholung – oder eine 60 Minuten Sendung über den ganzen Zeitraum.
Montag – Freitag, 14.15 Uhr und 14.45 Uhr eine Folge aus dem Archiv

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

FLEISCHMANN ▶ 101 UND MULDENKIPPER FÜR N, WERKSTATTWAGEN FÜR H0



Eine Alternative zu unserer N-Testkandidatin in Ausgabe 8/2017: 101 007 von Fleischmann.

Die noch aus Länderbahnzeiten stammenden Güterwagen der Gattung Stettin wurden bei der DB bald überflüssig. Viele endeten als Werkstatt- oder Bahnhofswagen, so wie das Vorbild des bereits EDV-gerecht beschrifteten, im AW Neuaubing beheimateten Stoffvorratswagens. Er wurde auch im Maßstab 1:87 mit kleinen Fenstern versehen und grün lackiert. Freunde der Spur N erhalten die Muldenkippwagen der DB-Bauart Ommi 51 jetzt auch in der heiß begehrten Ausführung der Epoche III. Die feingliedrige Umsetzung dieser wichtigen Güterwagen-Gattung ist noch immer zeitgemäß. Im wahrsten Sinne des Wortes zeitgemäß ist auch das Modell der IC-Elektrolok 101 007. Die DB AG kann auf die gediegenen Renner noch immer nicht verzichten. N-Bahner dürfen sich über eine digitale Soundlok freuen, die bereits eine zwölfstellige Computernummer trägt.

Stoffvorratswagen für H0: 535605; Preis: 26 €
Zweierset Ommi 51 für N: 845103; Preis: 41,90 €
N-Baureihe 101 der DB AG: 735577; Preis: 244 €



Interessantes Vehikel für H0: Stoffvorratswagen auf Basis des „Stettin".



Die N-Muldenkippwagen Ommi 51 der DB kommen im Zweierset.

BRAWA ▶ SOUND-VARIANTEN DER E75 UND DER DB-V100 FÜR H0



Die Stangen-E-Lok E75 kommt als Epoche-III-Modell der DB.

Brawa liefert derzeit weitere Ausführungen seiner topaktuellen H0-Modelle der Baureihen E75 und V100 aus. Die kultige Altbau-Elektrolok mit Stangenantrieb erscheint im Vorbildzustand ab etwa 1960, damals war die von Brawa ausgewählte Lok E75 66 beim Bw München Ost beheimatet. Ob die Maschine zu jenem Zeitpunkt bereits das helle Chromoxidgrün trug, erscheint ein wenig fraglich. Ansonsten gibt es an der super detaillierten Lok nicht das Geringste auszusetzen. Dies trifft auch auf die DB-V100 zu, die jetzt als 213 334 der Rennsteigbahn erscheint und damit in die jüngste Epoche VI gehört. Die von den Thüringer Eisenbahnern auf den Namen Marion getaufte Lok ist bekanntlich mit einer kreativ gestalteten Werbung für die lokale Bahnstrecke versehen, was auch im Maßstab 1:87 besticht. Beide Lokomotiven sind digitale Soundmodelle und daher nicht gerade preisgünstig.

E75 66: 43218; Preis: 439,90 €
213 334: 42886; Preis: 399,90 €



Brawa führt nun auch die 213 334 der Rennsteigbahn im Sortiment.

ROCO ▶ GLR 22 DER DB MIT WERBEBESCHRIFTUNG FÜR H0



Als 1888 die Bahnlinie von Simmern nach Bingerbrück gebaut wurde, eröffnete im kleinen Hunsrück-Örtchen Ellern ein Sägewerk. Dieses wurde 1913 von Mathias Tenhaeff übernommen und zu einer noch heute bestehenden Möbelfabrik ausgebaut. Zum Versand der fertigen Möbel wurde auch auf einen bei der Bundesbahn eingestellten Glr 22 zurückgegriffen, der mit einer für die Wirtschaftswunder-Jahre typischen Firmenwerbung versehen war. Die Roco-Nachbildung kündet nun auch auf H0-Modellbahnanlagen vom Stolz des Werkes. Dem Waggon liegen Reklametafeln aus Neusilber zur weiterführenden Detaillierung bei. ***Bestellnummer: 76675; Preis: 25,90 €***

ARNOLD ▶ RHEINGOLD ´83-WAGENSET FÜR N



Exklusiv im Vertrieb von DM-Toys erscheint ein Set mit vier IC-Waggons des sogenannten „Rheingold ´83" der Bundesbahn. Dabei handelt es sich um zwei Avmz 111.1, einen Apmz 122 und einen WRmh 122, die allesamt im charakteristischen Outfit dieses letzten Rheingold-Zuges daherkommen: purpurrot-elfenbeinfarbener IC-Lack in Kombination mit reinorangenem Zierstreifen und Rheingold-Aufschrift. Die Modelle geben das Farbdesign exzellent wieder. ***Bestellnummer: HNS4184; Preis: 169,99 €***

TILLIG ▶ KESSELWAGEN DER ČSD FÜR H0

Zum Bestand der tschechoslowakischen Staatsbahn ČSD gehörte der unten abgebildete Kesselwagen, der für das Unternehmen Benzinol in Prag im Einsatz war. Das H0-Modell von Tillig kann mit einer lupenreinen Beschriftung und vielen extra angesetzten Teilen punkten. Die olivgrüne Farbgebung des international zugelassenen Fahrzeugs bringt ein wenig Abwechslung in den Güterwagenpark der Epoche III. ***Bestellnummer: 76713; Preis: 39,90 €***



DINGLER ▶ V 36 DER REICHSBAHN FÜR SPUR 1



FOTO: FRANK ZARGES

Dingler erweitert sein großes Programm der Spur 1 nun um ein Modell der urigen Diesellok-Baureihe V 36. Die ehemalige Wehrmachts-Konstruktion ist auch in einer DR-Ausführung als 103 015 des Bw Wismar erhältlich. Alle Klappen der Motorhaube lassen sich öffnen, so dass der Blick auf die Nachbildung des Motors freigegeben wird. Es handelt sich um ein tadelloses Modell, nur der deutlich zu helle Grünton der für eine DR-V 36 typischen Farbgebung stört den Gesamteindruck. ***Bestellnummer: I-182/13; Preis: 4350 €***

PIKO ▶ U-BOOT FÜR TT UND TEE-E 10 FÜR H0

Für die Spur der Mitte liefert Piko sein U-Boot in einer neuen Epoche-IV-Ausführung als betriebsverschmutzte 119 der DR. Die ab Werk applizierte Patina überzeugt nur bedingt: Während das Fahrwerk immer noch zu hell wirkt, verschwinden alle hellen Teile des Lokkastens unter einem einheitlichen Grauschleier – eine gute Grundlage zum Nacharbeiten. Im Maßstab 1:87 erscheint die Schürzen-E 10 in einer Farbvariante als TEE-farbene 112 501 mit durchgehendem Lüfterband und Frontumlauf im Betriebszustand der frühen 1970er-Jahre. Das Modell überzeugt auf Anhieb, die elegante beige-rote Farbgebung steht der formschönen Bügelfalte gut zu Gesicht. Lackierung und Bedruckung sind sauber, auch das silberfarbene Dach vermittelt einen guten Eindruck. Die absolut vorbildgerechten Anschriften weisen die Lok dem Bw Dortmund Hbf zu. Bereits ab Werk ist das Modell mit erhabenen DB-Keksen versehen.

E 10 für H0: 51804; Preis: 154,99 €
DR-119 für TT: 47344; Preis: 124,99 €



Die stilvollen TEE-Farben harmonieren mit den Formen der Bügelfalten-E 10.



Ein dicker Schmutzfilm auf den Frontscheiben nimmt dem Lokführer im Führerstand von Pikos gealterter 119 jede Sicht. Höchste Zeit für den nächsten „Subbotnik".

MINITRIX ▶ FRANZÖSISCHER ELEKTROLOK-STAR CC6500 FÜR N



Sie war die Antwort der französischen Staatsbahn SNCF auf die Baureihe E 03 der DB: Bei ihrer 1969 erfolgten Indienststellung gehörte die 200 km/h schnelle Baureihe CC6500 zu den leistungsfähigsten Schnellzug-Elektroloks in Europa. Daher kam sie von Beginn an auch vor so legendären Zügen wie dem „Capitole" von Paris nach Toulouse zum Einsatz. In exakt dieser Ausführung präsentiert sich die aktuelle Minitrix-Modellumsetzung im Maßstab 1:160. Die werksseitig digitalisierte Maschine ist gut detailliert, aufwendig bedruckt und kann mit netten Kleinigkeiten wie etwa der extra angesetzten „Capitole"-Fronttafel überzeugen. ***Bestellnummer: 16611; Preis: 189,99 €***

MODELLBAHN UNION ▶ KREIDEKESSELWAGEN AUS FRANKREICH FÜR H0

Zwei moderne Knickkesselwagen zum Transport von Kreideschlamm finden sich im Vertrieb von Modellbahn Union. Vorbildgerecht schillert der verchromte Kessel der fabrikneuen Ausführung, einzig die Aufstiegsleitern fallen daneben etwas matt aus. Das patinierte Modell wirkt äußerst realistisch. Hier wird mit einfachen Mitteln viel Wirkung erzielt. Die Modelle sind üppig detailliert, allerdings wirkt das Nebeneinander von filigranen Bauteilen wie den dünnen Bremsleitungen neben den klobigen Rangiertritten und anderen Zurüstteilen störend. Auch die Rolleigenschaften der Modelle könnten besser sein. ***Nacco-ECC: G32003; Preis: 45,99 €, gealtert: G32002; Preis: 49,99 €***



MODELBEX ▶ PLM/SNCF-REIHE 231 G FÜR H0

Um 1930 entschloss sich die französische Bahngesellschaft PLM, ihren überalterten Lokomotivbestand unter anderem mit neuen Pacific-Schnellzugmaschinen zu modernisieren. Die Loks waren ein großer Erfolg und wurden auch bei der später gegründeten Staatsbahn SNCF als Reihe 231 G noch lange eingesetzt. Der Kleinserienhersteller Modelbex aus der Schweiz bietet nun eine Messing-Nachbildung dieser schönen Maschine im Maßstab 1:87 und in diversen authentischen Vorbildversionen an.

Infos unter www.modelbex.com



FOTO: WERK

MEHANO „BY LEMKE" ▶ CAPTRAIN-„BLUE TIGER" IN NEONGRÜN-SILBER FÜR N



Die meisten Eisenbahnfreunde dürften die Diesellok mit der ADtranz-Werksbezeichnung DE-AC33C besser unter dem Markennamen „Blue Tiger" kennen. Die Eisenbahngesellschaft ITL, ein Unternehmen der Captrain-Gruppe, setzt ihren Blue Tiger allerdings in Silber mit neongrünen Zierflächen ein. So rollt nun auch das gelungene Mehano-Modell auf die N-Gleise der Epoche VI.

Bestellnummer: 58856; Preis: 154,99 €

HERPA ▶ HOLZTRANSPORTER UND CONTAINERLASTER FÜR H0

Nach aktuellem Vorbild erscheinen bei Herpa zwei Lkw-Modelle im Maßstab 1:87. Im individuellen Design des Eigners zeigt sich der Scania-Hängerzug mit Holzladung und filigranem Ladekran. Der Mercedes Actros Streamspace kommt mit Containerauflieger in den Farben der DB-Tochter Schenker. Der braune Tankcontainer ist etwas schlicht gehalten, aber ansprechend bedruckt. ***Scania-Holztransporter: 307147; Preis: 49,95 €, MB-Tankcontainer: 306911; Preis: 39,95 €***



WIKING ▶ OLDTIMER-NUTZFAHRZEUGE UND GROSSRAUMTAXI FÜR H0



Vorne präsentieren sich der Auto-Union 1000 und Ford FK 1000, dahinter steht der große Krupp-Tanklastzug.



Ein Taxi mit genügend Platz für die ganze Familie? Das war dank des VW T3 kein Problem mehr.

Die bei Wiking-Sammlern begehrte Klassik-Edition bekommt Zuwachs: Die altbekannten H0-Modelle des Auto-Union 1000 als Kombi und des Krupp-Tanksattelzugs erscheinen mit überarbeiteter Bedruckung. Der VW T3 ist nun als Großraumtaxi erhältlich. Lediglich der Ford FK 1000 ist in modelltechnischer Hinsicht jüngeren Datums. Der knuffige Kastenwagen überzeugt daher auch mit seiner ansprechenden Detaillierung und der lupenrein aufgedruckten Reklame für frische Milch. *Auto-Union 1000: 012301; Preis: 10,99 €, Ford FK 1000: 028902; Preis: 13,99 €, Krupp-Lkw: 080598; Preis: 19,99 €, VW T3 Taxi: 080014; Preis: 10,99 €*

PREISER ▶ KANZLERIN UND JUBILAR FÜR H0

Preiser liefert gerade eine neue Version von Angela Merkel an den Fachhandel aus. Sie kann selbst im Maßstab 1:87 auch ohne die typische Raute-Pose der schon länger im Sortiment befindlichen Figur eindeutig erkannt werden. Die Bundeskanzlerin betrachtet diesmal aufmerksam ihr garantiert abhörsicheres Handy. Daneben gibt es von Preiser auch die zum Reformationsjubiläum 2017 obligatorische Luther-Figur, die stolz das Neue Testament in Händen hält.
Angela Merkel: 28212; Preis: 3,20 €
Martin Luther: 28215; Preis: 3,20 €



FKS ▶ DREHLEITER-VERFEINERUNG FÜR N



FOTO: WERK

Das Modell einer Magirus-Drehleiter der alten 30-Meter-Bauart ist ein Klassiker im N-Programm von Wiking. Allerdings entspricht gerade das entscheidende Bauteil, nämlich der Drehleiteraufbau, längst nicht mehr den heutigen Ansprüchen. Um dies zu ändern, hat der Zubehörspezialist FKS-Modellbau einen Verfeinerungssatz entwickelt. Der Bausatz besteht aus einem hauchdünn geätzten Neusilber-Leitersatz, einem 3D-gedruckten Leiterstuhl sowie dem Maschinistensitz. *Bestellnummer: 160-112-35; Preis: 20 €*

ICAR ▶ FORTSCHRITT-MÄHDRESCHER FÜR H0

Der tschechische Kleinserienhersteller ICAR ist längst kein Geheimtipp mehr, wenn es um Modelle nach Vorbildern der DDR-Landmaschinenmarke Fortschritt geht. Nun ist auch der Mähdrescher vom Typ E 516/E 517, das Flaggschiff der einstigen Fortschritt-Produktion, als Resinbausatz erhältlich. Zahlreiche Messingteile sorgen für eine ausgesprochen feine Detaillierung. *Bestellnummer: 272-87153; Preis: 100 €*



FOTO: WERK

LEMKE ▶ BUNDESBAHN-REISEBUSSE FÜR N

Die beiden Mercedes-Reisebusklassiker O 302 und O 303 erscheinen bei Lemke in den Farben der DB. Während der altrot lackierte O 302 noch Schienenbus-Charme verströmt, wirkt der rot-weiße O 303 geradezu modern. Seine Front entspricht der Bauform ab 1982. *O 302: LC4412, O 303: LC4421; Preis: je 21,99 €*



US-CORNER

Nein, es ist kein „Pink Cadillac“, wie etwa im gleichnamigen Film mit Clint Eastwood, nur ein 57er Chevrolet „Bel Air“, eine Nummer kleiner als der Cadillac, womit nicht in erster Linie die räumlichen Maße gemeint sind. Das auffallende H0-Cabrio (Art.-Nr.: 45031) rollt einschließlich obligatorischer Weißwandreifen ins Busch-Programm. Ein echter Cadillac legt halt doch noch ein Schippchen drauf, auch in der Länge und das ebenso im Maßstab 1:87, wie das Busch-Modell der sagenhaften Limousine (Art.-Nr.: 42955) aus dem Produktionsjahr 1966 beweist. Zum Athearn-Ready-to-Roll-Güterwagen-Sortiment für H0 kamen neu hinzu: ein 40'-Box-Car in auffälliger silberfarbener „Sentinel“-Lackierung der Baltimore and Ohio (Art.-Nr.: 73521), ein Trinity Covered Hopper der Norfolk and Southern (Art.-Nr.: 89601) sowie ein 40'-Box-Car der Bahngesellschaft Wabash (Art.-Nr.: 73539).



Ein Chevy ist kein Cadillac. Da braucht's schon Rosa, um aufzufallen.



„Serving the Heart of America“, lautet der vom Herzen begleitete Werbespruch der Wabash (rechts).

FOTOS (2): RAINER ALBRECHT

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 40 JAHREN: Gratulation zu 25 Jahren me

☐ Wenn man das mal kurz zusammenrechnet: Eigentlich könnte der MODELLEISENBAHNER nach dem Erscheinen des Heftes 9/2017 in Rente gehen. Keine Bange – in der Redaktion bestehen keinerlei solche Pläne.

Im Rückblick auf die September-Hefte der Jahre 1967 und 1977 ist erstaunlich, dass das 15-Jährige Bestehen im Vergleich mit deutlich größerem Aufwand gewürdigt wurde: Eine Vielzahl an Grußworten von Institutionen, Verbänden und Firmen, auch westdeutscher, und ein Geleitwort des Verkehrsministers Dr. Erwin Kramer persönlich hoben die wichtige Rolle einer renommierten Fachzeitschrift hervor. Die Redaktion, der Beirat und sogar die Druckerei wurden ausführlich vorgestellt.

Zehn Jahre später war die Darstellung verhaltener: Zwei recht dürre, von sozialistischem Gedankengut geprägte Grußworte und eine Leserzuschrift sollten genügen. Immerhin arrangierten Paul und Volker Emersleben einen Gruß aus dem Diesel-Bw ihrer großen H0-Anlage, welcher die me-Titelseite zierte.



FOTO: PAUL EMERSLEBEN/ARCHIV MEB

TILLIG

Modell-„Mama“ im Harz

☐ In der Fahrzeughalle der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) präsentierte Tillig-Geschäftsführer Günter Kopp mit der 99 222 das neueste Harzer Lokmodell im Maßstab 1:87. Die H0m-Maschine posierte dabei vor ihrem imposanten und 86 Jahre alten Originalvorbild, das seit fünf Jahrzehnten auf Harzer Gleisen unterwegs ist. Die Harzer Schmalspurbahnen sind seit jeher bei Modellbahnfreunden beliebt. So fahren weltweit zahllose HSB-Lokomotiven und -Wagen im Maßstab 1:22,5 durch private sowie öffentliche Gärten. Den Harz-Freunden mit weniger Platz widmet sich seit einigen Jahren die Firma Tillig. Im Angesicht der großen 99 222, die bei den Harzer Eisenbahnern liebevoll „Mama“ genannt wird, überreichte Kopp das vergleichsweise zierliche Modell der bekannten Maschine an HSB-Geschäftsführer Matthias Wagener. Dieser lobte die vorbildgetreue Nachbildung.



FOTO: HSB/DIRK BAHNSEN

LESER-ECHO

Bw Friedberg (2)



FOTO: PRIVAT

☐ Das „Bw Friedberg“ aus dem MEB 6/2017 wurde offensichtlich mehrfach nachgebaut. MEB-Leser Frank Otto schrieb uns: „Unsere Familie wohnte in der Nähe des Bw Karl-Marx-Stadt/Hilbersdorf. Somit war ich seit der Kindheit an Dampf, Kohle, Loks und Wagen gewöhnt. Das Interesse für die große und kleine Bahn war geboren. Als Kinder spielten wir um Weihnachten mit einer Spur 0-Eisenbahn, später bauten wir eine H0-Anlage. Das Interesse an einem Nachbau eines Bw war immer vorhanden, aber alles braucht seine Zeit. So war es mir erst in den 70er-Jahren möglich, das Bw nach der Bauanleitung aus Heft 7/1957, etwas verändert in Ausführung und Material, zu bauen. Bis heute existiert die Anlage als Modul. Seit über 20 Jahren gehöre ich zum „christlichen modellbahn team e.V.“ und mein H0-Bw im Analogbetrieb lässt auf Ausstellungen immer noch Kinderaugen leuchten.“

MÄRKLIN-TAGE UND IMA IN GÖPPINGEN

Zu Gast bei Märklin

☐ Nach einem Jahr Pause ist es wieder soweit: Göppingen wird zum Mekka aller Eisenbahnfreunde. Vom 15. bis 17. September 2017 werden nicht nur eingeschworene Märklin-Fans zu den „11. Märklin Tagen" und zur „34. Internationalen Modellbahnausstellung" (IMA) anreisen. Rund um die Heimat der Märklin-Bahn warten wieder fünf Veranstaltungsorte auf die Besucher: Schwerpunkt der IMA wird der Stauferpark sein, dort warten zahlreiche Ausstellungsanlagen auf die Gäste. Von der „Z-Convention" bis zu sehenswerten Spur-1-Anlagen reicht das Angebot. Der N-Club-International wird eine große Modulanlage präsentieren, der Märklin-Insider-Stammtisch Stuttgart wird mit seiner sehenswerten Arlberg-Anlage dabei sein. Die Modellbahn-AG des Thomas-Mann-Gymnasiums Stutensee zeigt seine bekannte Modulanlage, Deltaspoor die im MEB 7/2017 vorgestellte „Hin und Her"-Anlage. Alles, was Rang und Namen hat in der Modellbauszene, trifft sich in der Werfthalle und im angrenzenden Zelt 1, dort ist auch die VG Bahn mit einem großen Stand vertreten. Die LGB-Freunde treffen sich hingegen in der „EWS-Arena". Auch dort werden in und vor der Halle zahlreiche Schauanlagen zu bewundern sein. LGB-Mitarbeiter geben Einblicke in die Produktionsabläufe im Werk Ungarn, viele weitere Hersteller, Clubs und Vereine runden das Angebot ab. Zur „EWS-Arena" wird ein kostenloser Bus-Pendelverkehr eingerichtet, der auch den dritten Veranstaltungsort, das Leonhard-Weiss-Areal anfährt. Die Leonhard-Weiss-Gruppe zählt zu den wichtigsten Bauunternehmen in Deutschland und ist besonders im Gleisbau aktiv. Aus den langen Untersuchungsgruben heraus können die zahlreiche Fahrzeugexponate auch von unten bestaunt werden, auf dem Freigelände finden Gleisbauvorführungen statt. Zum Leonhard-Weiss-Areal verkehrt auch der Pendel-Schienenbus ab dem Bahnhof Göppingen. Dort befindet sich der vierte Veranstaltungsort: Über 20 historische Dampf- und Elektrolokomotiven werden im Original zu bestaunen sein. Außerdem werden Führerstandsmitfahrten und mehrere Sonderfahrten geboten. Unter Dampf stehen die Lokomotiven des Bayerischen Eisenbahnmuseums Nördlingen. Schließlich erwartet das Märklin-Museum die Besucher. Dort lockt vor allem ein attraktives Kinderprogramm, zum Beispiel mit dem kostenlosen Zusammenbau von Faller-Bausätzen.



01 519 der EFZ war der Star der 10. Märklin-Tage im Jahr 2015. In diesem Jahr werden imposante Dampfloks des Bayerischen Eisenbahnmuseums zu Gast sein.



Schauanlagen auf über 400 Quadratmetern warten in der EWS-Arena auf die LGB-Freunde.



Im Stauferpark stehen 9000 Quadratmeter für Aussteller und Schauanlagen aller Spurweiten bereit.



Der Schienenbus wird wieder zwischen dem Leonhard-Weiss-Areal und dem Bahnhof pendeln.

FOTOS (4): MÄRKLIN

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Alexander Bergner (ba), Bernd Keidel (ke), Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE
Rainer Albrecht, Jörg Chocholaty, Andreas Dollinger, Sebastian Koch, Niels Kunick, Rainer Schnell, Claus-Jürgen Schulze, Gerd Wolff

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150, bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152, Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Martina Just, Telefon (08141) 53481-154, Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 29, ab 1.1.2017,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst), (08141) 53481-103
Ingrid Haider, Angelika Höfer, Sandra Corvin, (Bestellservice, (08141) 53481-0

SEKRETARIAT
Julia Heller, Claudia Klausnitzer

ABONNENTEN-SERVICE
FUNKE direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@funkedirekt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 5,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 64,60 €
Großes Abonnement 81,20 €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 75,80 €;
Großes Abonnement 89,20 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH, Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

OFFIZIELLES VERBANDSORGAN
des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V. (BDEF) und der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung e. V. (SMV)

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]



FOTO: JOHANNES GLÖCKNER

SAG ZUM ABSCHIED KRACHEND SERVUS!

Der 26. Oktober 1977 war eine Zäsur für viele Eisenbahnfans in der Bundesrepublik: Die DB folgte dem weltweiten Trend und stellte Ihre Dampfloks auf das Abstellgleis.



FOTO: KLAUS ECKERT

ABSOLUT SEHENSWERT

Eine Reise zum Lötschberg ist immer noch eine Empfehlung. Trotz Basistunnels rollt noch reichlich Verkehr über den Berg, wie Klaus Eckert erlebte.

Das Oktober-Heft erscheint am **13. September** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch



FOTO: RAINER HEINRICH

ABSCHIED VOM ERFOLGSMODELL

Gerade in den neuen Bundesländern war der Interregio schnell ein beliebter und wichtiger Fernverkehrszug.

AUSSERDEM

TT-T3 von Tillig

Von den TT-Freunden schon mit Spannung erwartet, gehen nun die ersten preußischen T3 über den Ladetisch. Wir testen den C-Kuppler.

Abschied von einer Ikone

Die letzten französischen Großdiesel der Baureihe CC72000 verabschieden sich von der Schiene.

Lkw einfach motorisiert

Michael Siemes stellt Umbaumöglichkeiten mit neuem Zubehör für das Faller-Car-System vor.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: FRANK ZARGES

MIT DEM ZUG NACH SANSSOUCI

Die Eisenbahnfreunde Hönnetal e. V. haben der Strecke vor ihrer Haustüre ein tolles Modell-Denkmal gesetzt.



FOTO: HELGE SCHOLZ

IM OSTERZGEBIRGE WIRD WEITERGEBAUT

Die Schmalspurstrecke Mulda – Sayda hat's Bernd Rüger angetan. Seine Anlage wächst und die Züge erreichen nun Dorfchemnitz.



AB IN DEN URLAUB...

JETZT ZU LAST-MINUTE-PREISEN!

märklin





Roco

① Roco 64163
Touristikzug Set 1
DBAG, Ep.V, Maßstab 1:87
3-teiliges Set, bestehend aus
1 Gepäckwagen Dmsdz 859.1
1 Abteilwagen Bvmkz 856.1
1 Großraumwagen Bpmz 857.1

UVP ~~259,00~~ € *

AKTIONSPREIS:
119,99 €

Roco 64164
Touristikzug Set 2
DBAG, Ep.V, Maßstab 1:87
3-teiliges Set, bestehend aus
1 Großraumwagen Bpmz 857.1
2 Clubwagen WRkmz 858.1

UVP ~~259,00~~ € *

AKTIONSPREIS:
119,99 €

Märklin 4415.631
Werbewagen mit Schienenbus
„FENDT"
29,99 €

①



②



*UVP: Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers

Sie erhalten diese und weitere lukrative Angebote – solange der Vorrat reicht – in folgenden Fachgeschäften:

Modellbahnshop elriwa
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528 - 441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 16
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

Modellbahn Raschka
44809 Bochum · Dorstener Str. 215–217
Tel. 0234-520505 · info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

Technische Modellspielwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 6–8
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellcenter Hünerbein
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Spielwaren Kremers
59065 Hamm · Oststr. 56
Tel. 02381-25068
kremersspiel@aol.com

Modellbahnshop - Saar
66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007831 · mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

Spielwaren Werst
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Modeltreinexpress
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

„DIE WILDE 13 PLUS" — IMMER EINE SPUR KOMPETENTER! **www.W13plus.de**